
НОЯБРЬ 2004
МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем
INTERMOT-2004
ПРИСТРАСТНЫЙ РЕПОРТАЖ
СКУТЕРЫ ПИТЕРСКИЕ,
НО КИТАЙСКИЕ
СТАНТ-РАЙДИНГ
В ПОДРОБНОСТЯХ
ВЪЕХАТЬ НА ЭВЕРЕСТ
ПРОПОВЕДНИК
ИЗ МОТОХРАМА
РАЗБИЛ
ПЛАСТИК? ПОЧИНИМ!
ГОРБ КОЛЬЦЕВИКА
ТЕСТЫ:
HONDA
CBR1000RR
Ten Kate Edition
KAWASAKI
ZX-10R Ninja
APRILIA
Tuono Fighter
BALTMOTORS
BM-ACTION 50
FIREBLADE
ДОБАВИЛИ ОГНЯ
201 л. с., 322 км/ч
Castrol
Fireblade
PIRELLI
tenkateracing.com
ISSN 0869-5628
11
9 770869 562049



АОЯМА МОТОРС
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Fireblade CBR1000RR

FIREBLADE NEW
CBR10000RR5



НАШИ САЛОНЫ В МОСКВЕ:

Волгоградский пр-т, д.18 276-9000
ул. Домостроительная, д.4 439-2359
ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 942-9533

СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР МОТОТЕХНИКИ:

ул. Вавилова, д.69А
тел: 132-1220, 132-1221, 132-1223

www.aoyama.ru

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ!
НА МОТООДЕЖДУ И ШЛЕМЫ КОЛЛЕКЦИИ 2004:





Журнал МОТО
№11 (146)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«MOTO» magazine
№11 (146)/2004
Issued since 1991 by «Za Rulion» Publishing House

Тираж номера 88000 экз.
Circulation



Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Лев ГАРЯЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.



Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.



Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:

Что в 2005? стр.8

Цирк завидует стр.68

ZX-10R стр.36

Кастомайзинг стр.56

ТЕХНИКА

МОТОКЛУБ

Пока байк спит стр.86

Дорога к храму стр.90

Стритфайтер стр.42

Штурм в шторм стр.84

Тур: КНР–ФРГ стр.74

900 «кубов» стр.52


Звуки «литра» стр.48


Реставрация стр.102


Качество: «двойка» стр.46

БАЛ ДИЗАЙНЕРОВ. МЫ – УЧАСТНИКИ

Подводить итоги и баловать коллег призами – занятие приятное во всех отношениях. Европейская ассоциация мотоциклетных дизайнеров назвала самые красивые мотоциклы уходящего сезона. Высшую награду получил проект спортивно-дорожного мотоцикла Yamaha MT-01. В категории спортбайков лучшей назвали Bimota DB5. Самым красивым скутером дизайнеры единогласно признали новый Derbi GP1. Это все свежие модели, показанные на публику на сентябрьском Intermot. А вот лучшим концепт-байком признан выставлявшийся еще в конце прошлого года в Токио Honda Griffon. Но особенно приятен для россиян приз в категории легких (до 200 см³) мотоциклов: его получил испанский Rieju RS2 Matrix, дизайн которого разработан питомцами московской Строгановки, работающими в компании Engines Engineering.

За океаном престижную награду «Лучший дизайн года» присуждает Музей архитектуры и дизайна в Чикаго. Первый приз в категории транспортных средств отхватил мотоцикл Buell Firebolt XB12R. Надо сказать, награда досталась ему в нелегкой борьбе – он отодвинул на второе-третье места такие шедевры, как Audi A8 и BMW Z4.


Фото Yamaha, Buell.
Yamaha MT-01.


Buell Firebolt XB12R

И ЭТО– КВАРК?

В физике кварк – мельчайшая элементарная частица. А вот Peugeot Quark, представленный на Парижском автосалоне, мелким никак не назовешь: 425 кг массы и 2380 мм «от носа до кормы». Впрочем, по автомобильным меркам действительно немного, да вот сама машина и по внешнему облику, и по посадке ездоков – явный ATV! С автомобилем ее роднят независимая рычажная подвеска всех колес, да и сами колеса: 17-дюймовые литые красавцы, «обутые» в широкопрофильные шины. А вот силовая установка и трансмиссия своеобразны: топливная ячейка и четыре электромотора – по одному в каждом колесе. Суммарная мощность всех двигателей – 40 л. с., но этого хватает для набора 50 км/ч с места за 6,5 с и разгона до максимальной скорости 110 км/ч. Запас хода – от 100 до 130 км. Не слишком впечатляющие показатели, но больше, по замыслу создателей, и не требуется: ведь аппарат предназначен для коротких городских поездок по магазинам и на работу. Так что никакой это не ATV: не для All-Terrain (то есть бездорожья) он создан.


Фото Peugeot

V-MAX БЕССМЕРТЕН

Слухи о прекращении производства легендарного мотоцикла Yamaha V-Max не подтвердились! Он будет выпускаться и в следующем году, правда, только для рынка США. В честь 20-летия «легенды» компания подготовила версию, которая выйдет на рынки ограниченным (а как же!) тиражом. От стандартного этот спецвариант под названием 20th Anniversary Limited Edition отличается особенной раскраской, черными колесами и номерной табличкой, подтверждающей уникальность аппарата.


Фото Yamaha

ЧЕМ СЛОЖНЕЕ ЗАДАЧА, ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ НАД НЕЙ РАБОТАТЬ

Этот принцип проповедует профессор Клаус Шельман из университета немецкого города Эслинген, потому-то его дипломники и создают то, что даже представить трудно – мотоцикл с автомобильным дизельным двигателем! Этой осенью ходовой прототип совершил первую поездку. 800-кубовый 3-цилиндровый двигатель от Smart развивает мощность 41 л.с. В конструкции 287-килограммового чудища использованы и мотоциклетные узлы: 5-ступенчатая КП Harley-Davidson, передняя телескопическая вилка от Suzuki GSX1400. Рама – сложное сочетание алюминиевых отливок и стальных труб – разработана коллективом студентов. Над проектом работали 120 будущих инженеров. Жаль, что в их компанию, судя по внешности прототипа, не затесался дизайнер.


Фото Motorrad

ТУШИТЕ СВЕТ!

По Франции прокатилась волна манифестаций, организованных Французской ассоциацией рассерженных байкеров. Повод серьезный: министр транспорта предложил обязать водителей автомобилей ездить днем с ближним светом в течение всего зимнего периода. Мотоциклисты считают, что они, обладавшие до сих пор «монополией» на включенные фары, станут менее заметными в транспортном потоке и, таким образом, подвергнутся возросшей угрозе попасть в аварии. Байкеров поддержали автомобилисты, на улицы городов Франции выехало более 30 000 протестующих.

Три года назад комиссия Евросоюза подумывала ввести требование «светить всегда, светить везде» зимой для всех транспортных средств на территории ЕС, но исследования показали, что эта мера неэффективна, и от повсеместного введения отказались. Однако в отдельных странах, например Скандинавии, а теперь и Франции, власти оставили за собой право «продавить» решение.

ПОКИДАЯ ВОДЫ

Еще совсем недавно американская корпорация Polaris, выпускавшая мотовездеходы, снегоходы и гидроциклы, считала себя королем двух стихий – земли и воды. Теперь же аппетиты американцев поубавились: воду они покидают, прекращая производство гидроциклов. Причины? Да слишком уж за последние годы сократился рынок сбыта этих машин: сейчас продается вдвое меньше «водников», чем в 1996 году. А Polaris в этой сфере никогда особо не блистал: доля гидроциклов в общем обороте концерна – всего 3%. К тому же отделение отличалось «стабильной убыточностью», только в прошлом году «откусило» от бюджета корпорации 13 миллионов долларов. Так что расставание – без печали.



Фото Polaris

Боссы компании клятвенно пообещали, что нынешние владельцы машин от таких метаморфоз не пострадают: концерн выполнит все гарантийные обязательства и продолжит производство запчастей.

ШИНА... БЕЗ ВОЗДУХА

Небольшую сенсацию сотворила французская шинная компания Michelin – представила публике мотоциклетную шину, которую не надо накачивать. Она сделана не из резины, а из эластичного пластика. Интересно, что шинники предназначают свое изобретение для рынков развивающихся стран, поскольку наиболее эффективно новинка работает как раз на разбитых дорогах со множеством ухабов. К тому же для людей небогатых надежность шины гораздо важнее, чем уровень комфорта.

Пока что новинка – всего лишь концепт, но сотрудники Michelin обещают, что уже через десять лет такая шина поступит в продажу.

И YAMAHA «ЗЕЛЕНЕЕТ»

«Топливные ячейки» – элементы, напрямую преобразующие химическую энергию топлива в электрическую, – вызывают все более пристальный интерес конструкторов. Исследователи японского концерна Yamaha проводят интенсивные испытания оборудованной таким устройством машины на базе скутера Passol. 4-литровая заправка метанолом обеспечивает запас хода 100 км при куда меньшем, чем у двигателя внутреннего сгорания, выбросе вредных веществ. Но сенсация в том, что, по утверждению газеты Nihon Keizai Shimbun, концерн готов запустить в продажу скутер на топливных элементах уже в 2005 году.

МИЛЛИОН НА «РЕМОНТ» ПОЗВОНОЧНИКОВ

Работая над романом «Вокруг света за 80 дней», Жюль Верн вряд ли мог и предположить, в скольких мальчишках он зажег страсть к приключениям и путешествиям... Ирландец Стюарт Муллион – крупный бизнесмен и заядлый байкер, с детства мечтал повторить подвиг героев романа. И вот в 52 года решил отправиться в путешествие. Только им движет не жажда славы, а желание помочь тем, кто в авариях получил травму позвоночника. В большинстве это мотоциклисты. Стюарт задался нелегкой целью использовать свой тур, чтобы собрать ни много ни мало миллион евро! Эти средства он передаст трем благотворительным фондам.



Фото Георгия САДКОВА

В путешествие Муллион отправился на верном Harley. График расписан по дням. Путь лежит из Ирландии на восток, через Европу и Россию во Владивосток, затем в Японию, США, Канаду и оттуда снова в Ирландию. Стюарт едет по суше только на мотоцикле, а океаны преодолевает на паромах.

Пожертвования поступают, в основном, от частных лиц, а также от компаний, работающих с Ирландией.

Первые взносы сделали друзья и знакомые бизнесмена-странника. В столичных городах ирландец проведет благотворительные вечера в посольствах. «Когда вернусь, напишу книгу. Деньги от ее продажи передам в те же фонды». Когда Муллион проезжал Москву, корреспонденту «Мото» удалось перекинуться с ним парой фраз. Буквально на ходу байкер сообщил, что собрал уже 100 000 евро. «Я не стремлюсь устанавливать рекорды – староват уже, – поделился Стюарт. – Главное – помочь тем, кто нуждается в деньгах на лечение. Кругосветка – отличный способ привлечь внимание общественности».

«ПРИБОРКА» – НА ШЛЕМЕ

Американская компания Motion Research представила беспроводный дисплей для мотошлема SportVue MC 1. Он крепится на верхнюю часть шлема и проецирует информацию на стекло защитного забрала – об оборотах, выбранной передаче и скорости движения. Информация поступает от датчиков, установленных на колесе и соединенных с тахометром. «Гоночная» версия прибора снабжает информацией о времени прохождения круга и других специфических для гонок параметрах. А в скором времени, обещает производитель, разработанная модификация для путешественников сможет демонстрировать и данные спутникового навигатора.

КОП ЧУТЬ НЕ ВЫПАЛ ИЗ САМОЛЕТА

Полицейский из Миннесоты Ал Лони не поверил своим глазам, когда его секундомер показал, что мотоцикл проехал четверть мили (ок. 400 м) за 4,39 секунды, то есть со скоростью 205 миль/ч (328 км/ч)...

Лони патрулировал дорогу с самолета и увидел двух мотоциклистов, гоняющих наперегонки по пустой трассе. Когда один из них подъехал на «литровом» Honda к белой стартовой черте, Ал включил секундомер и выключил, когда парень остановился. Полицейский был в шоке: за 28 лет работы в патрульной службе он не видел ничего более быстродвижущегося.

20-летнего «гонщика», конечно, перехватили на ближайшем посту. И выписали штраф – за беспечную езду без «прав» и многократное превышение скорости на участке с ограничением режима движения в 65 миль/ч.

КРАСИВО И БЕСПОЛЕЗНО

Фирма Hugo Boss ввела в новую коллекцию Boss Orange мотоботы, куртку из кожзаменителя и перчатки. Лозунг коллекции – «Одежда для уверенных, динамичных и волевых мужчин». Однако эта красота нефункциональна – у экипировки совсем нет защиты.



Фото Hugo Boss

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, Reuters, MCN и корреспондентов «Мото»



МЮНХЕН-2004:

Спасите наши уши – не вешайте лапшу, господа устроители Intermot! Не дождетесь, чтобы мы провизжали в восторге: «Это шоу стало праздником для всех мотоциклистов!» Да – шоу, да – праздник. Но не для «пивком угостить», не «для поглазеть» вы сгребли в Мюнхен «сливки» и далеко не «сливки» мотоциклетных производителей, армаду их дилеров, всю мировую мотопрессу и всячески завлекали потребителей. Ибо ключевое слово этого салона – «продать!».

«ВЫ НАМ НА САКСЕ СЫГРАЕТЕ,



Кто же главные гости на коронной мотовыставке года? Потенциальные покупатели? О, конечно, их не обидят: позволят посидеть на всех мотиках, надарят кучу проспектов и всяческой красочной дребедени, еще и на подиуме стенда девочки спляшут, и обязательно что-то будоражащее. Но все же «тузы» – дилеры, дистрибьюторы и торговцы без всякого статуса. Они съехались «вживую» посмотреть, пощупать товар, которым будут торговать в новом сезоне, прикинуть, что «пойдет» лучше, на какие модели разместить у производителя больше заказов, на какие – меньше… Успеть разобраться во всем архисложно: участников выставки – более 1200, то, что с собою привезли – десятки тысяч. Если не заглядываться на красоток и посмотреть, что происходит в комнатах переговоров, то поймешь, что танцы – всего лишь мишура. Intermot – это переговоры, сделки, контракты…

Чаще, чем на выставках прошлых лет, слышишь русскую речь (с переводчиком) или английскую с русскими междометиями. «Черт, как это по-ихнему…» Бог в помощь, договаривайтесь, везите мотики в Россию! Мы же не будем мешать – пойдем посмотрим, что приготовили гранды и карлики к сезону-2005.

А МЫ ВАМ НА БАЯНЕ СПЛЯШЕМ»

Александр ВОРОНЦОВ Дмитрий ЮДИН, Максим ЮРЧЕНКО

Yamaha YZF-R6 Rossi Design (4 цилиндра, 599 см³, 126 л. с., 163 кг), для посвященных – R46.

ЯПОНИЯ: СЫТОСТЬ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Сенсация из сенсаций: ни одной (!) с иголочки новой машины от японских производителей! Модернизации, фейслифтинги, в лучшем случае – скрещивание по Мичурину: круизер+стрит. Похоже, заглотившие добрую половину европейского рынка японские концерны в кои-то веки позволили себе расслабиться и со снисходительным интересом, свысока наблюдают за суетой всяких там неяпонцев.

Впрочем, это вовсе не означает, что и смотреть-то на стендах «японского квартета» нечего. Во-первых, есть такая порода двухколесных, за которой глаз да глаз – спортбайки. Если их не модернизировать каждые два года, неминуемо отстанешь от конкурентов навсегда. Прошлый год принес практически полное обновление «стада» 1000-кубовых машин, в этом же году «герои дня» – новые «шестисотки». Honda CBR600RR 2005 года легко отличить по переднему крылу в стиле Fireblade, передней вилке перевернутого типа и тормозным скобам с радиальным креплением. А главное, конструкторам удалось достичь прямо-таки драматического снижения массы: со 169 до 163 кг!

Но вот что удивительно: модернизированный CBR600RR, «хондовская шести-



Honda CBR600RR (4 цилиндра, 599 см³, 117 л. с., 163 кг) – заявка на лидерство в Supersport.



Kawasaki ZX-6R Ninja (4 цилиндра, 636 см³), эта «рядовая» утрет нос и генералам.



Yamaha MT-01 (V2, 1670 см³, 90 л. с., 240 кг) – спорт под тягой.

сотка» в экстремальном варианте, уступает по мощности (всего одну «лошадку», но все же!) и проигрывает в массе «рядовому» Kawasaki ZX-6R образца 2004 года. А ведь к этому году Ninja обновлена – так же, как и ее «горячая» сестра ZX-6RR. Причем, по дурной традиции, представители Kawasaki точных цифр пока не сообщают, но о прибавке мощности заявляют определенно и убедительно! Любопытно, что на модернизированных «Кавах» в точности такая же система впрыска топлива с двумя форсунками на цилиндр (вторая начинает работать лишь на высоких оборотах), какая впервые была представлена на Honda CBR600RR еще два года назад!

Еще одну «шестерочку» «выковали» спецы из Yamaha. У свежей YZF-R6 увеличены диаметры диффузоров топливной системы, впереди воцарилась полностью регулируемая передняя вилка перевернутого типа. Диаметр тормозных дисков, вооруженных радиальными скобами, увеличен с 298 до 310 мм.

И еще один сильнейший маркетинговый ход Yamaha – ограниченная серия R6 Rossi Design (в шутку – R46). Именно так: в компании уверяют, что дизайн раскраски в перерывах между гонками изволил сочинить лично Валентино Росси, великий и ужасный.

Suzuki работает в противофазе с прочими «японцами»: свою «шестисотку» этот концерн обновил в прошлом году, а в этом – представил «литр». Модифицированный двигатель мощнее прошлогоднего варианта (насколько – «Суза» пока темнит), а шасси – компактнее и легче.

Suzuki GSX-R1000 (4 цилиндра, 999 см³, 166 кг) представлял его создатель.

Следующее направление по степени экстравагантности на стендах японских производителей можно условно назвать «машины для городской дури». Как оказалось, дурачиться на улицах можно поразному. Просто растоптать всех в пух и прах – если оседлать такое диво, как Yamaha MT-01. Как же любят мичурины этого концерна плодить причудливые гибриды, вкрячивая самые разные моторы (то от эндуро, то от круизера) в шасси, скроенные по строгим спортивно-дорожным стандартам. На сей раз компонентами адской смеси послужили: V-образная «двойка» от Road Star Warrior, литая алюминиевая рама, вилка-«перевертыш» и радиальные тормоза от R1. Знаете, как японцы назвали созданный ими новый класс мототехники? Torque Sports, что в вольном переводе означает «спорт под тягой».

Другой вариант «городской дури» – супермотарды, самый модный нынче класс. Конструкторы Suzuki, не мудрствуя лукаво, применили классический европейский микст: «жесткий» эндуро на 17-дюймовых колесах с шоссейной


Suzuki DR-Z400SM (1 цилиндр, 398 см³, более 40 л. с., 134 кг), супермотард по европейской формуле.



Suzuki GSF650 Bandit S (4 цилиндра, 656 см³, 204 кг) потихоньку набирает жирок.



Honda CRF450X (1 цилиндр, 449 см³, 56,5 л. с., 115,7 кг) бросает вызов Yamaha и Suzuki.

«резиной» и передний тормозной диск спортбайковских размеров. И получился DR-Z400SM. Версия от Honda под именем FMX650 построена вокруг мотора незабвенного Dominator по тому же, в общем-то, принципу, что и вещь от «Сузы». Но при равной их мощности машина Honda ощутимо – на 29 кг! – тяжелее Suzuki. Так что экстрима от нее не жди. Без тени ядовитой улыбочки вспомним, что это уже третья (после SLR650 и Vigor) попытка Honda сочинить городской эндуро с двигателем Dominator. Две предыдущие провалились – из-за унылого дизайна и посредственного качества сборки (их строили в Испании). На сей раз дизайн на высоте! Посмотрим, как пойдут продажи. Может, на гребне моды машина и прорвется к успеху?

А вот для российского рынка (не будем забывать о себе), скорее всего, более интересен другой эндуро Honda – CRF450X, вариант удачного «кроссача». Наконец-то концерн №1 представил полноценного конкурента для Suzuki DR-Z400 и Yamaha WR450F. И в продолжение спортивной темы: новый триальный мотоцикл с 4-тактным двигателем (Honda RTF250) дебютировал под маркой Montesa. Очень возможно, что занятная традиция – когда японская техника собирает лавры под знаменем своего испанского вассала – не прервется.

Когда в начале лета Suzuki переименовала все свои круизеры для американского рынка в Boulevard, стало жуть как любопытно: какой такой ход ее маркетологи придумают для европейского рынка? Ответ пришел сейчас, в Мюнхене. Забудьте про Marauder и Volusia – отныне все янки-Suzuki зовутся славным именем Intruder! Далее система обозначения та же, что и в США: «C» – для классических круизеров, «M» – для динамичных моделей, плюс обозначающие рабочий объем цифры (в см³, разумеется, а не в кубических дюймах, как за океаном). А вот серия «S» – Intruder в стиле 80-х с закосом под чоппер – в Европу поставляться не будет. Самые существенные технические перемены – у модели Intruder M800 (бывший Marauder VZ800): система впрыска топлива вместо карбюраторов и карданный привод взамен цепного. «Расплата» за такую модернизацию – прибавка 35 (!) кг массы. Однако!..

Надо сказать, что в общем ряду представленных новинок японцы уделили внимания меньше, чем можно было ожидать, теме «ездим по-американски». Кроме обновленного Suzuki, обозначили только Kawasaki VN1600 Classic Tourer. Да и то, это фактически прошлогодняя машина, но с мотором большего, чем у предшественника, рабочего объема цилиндров.

Honda FMX650 (1 цилиндр, 644 см³, 38 л. с., 163 кг). – городской эндуро, третья попытка.





Хай-тек на стенде Honda: скутер, оборудованный подушкой безопасности.

Нам бы взахлеб писать о прогрессе техническом, номенклатурном, ассортиментном... А приходится о прогрессе в «консервации». Еще одна «тема», к которой у японцев пропал интерес, – скутеры. Ни одной новой модели! Каково?! Не считать же, в самом деле, дебютантом Honda Zoomer – забавный, открытый всем ветрам «полтинник», который на рынок Европы вышел впервые, но ведь он уже пару лет продается в Японии и год – в США. А может, революция в том, что появилась новая фара у 250-кубового Honda Foresight или 12-дюймовые колеса для Yamaha BW'S?.. Хотя здесь мы с сарказмом переборщили: наступил спад спроса на скутеры, оттого-то и у европейских производителей «табуреток» новинок не густо. Но это мы забежали вперед...

А японскую тему закончим упоминанием о двух «неоклассиках»: Suzuki GSF650 Bandit и Kawasaki Z750S (подробнее о них – в предыдущем номере «Мото») и новой модели маленького 4-тактного мотоцикла двойного назначения Yamaha XT125, который предстал сразу в двух ипостасях: «эндуристый» XT125R и супермотард XT125X. Популярные мотоциклы Honda CB1300 и Yamaha TDM900 в новом сезоне можно купить, если пожелаете, с АБС. Закажите, не откажите себе в удовольствии.

Honda Zoomer (1 цилиндр, 49,9 см³, 4 л. с., 79 кг) – скутер в стиле «техно».



Suzuki Intruder M800 (V2, 805 см³, 242 кг) – обновленный спорт-круизер.



Yamaha XT125R (1 цилиндр, 124 см³, 12,5 л. с., 111 кг) – маленький внедорожник на 4 такта.



ЕВРОПА: ЖИТЬ ИЛИ ВЫЖИВАТЬ?

Рынок скутеров после введения «намордников для полтинников» (так назвали правило об их обязательной регистрации) обвалился, сбыт мотоциклов чахнет на глазах... Как быть европейским производителям? Ведь в отличие от компаний «японского квартета», для которых мотоциклы – лишь сопутствующая продукция, почти развлечение наряду с более серьезной и доходной, большинство европейцев увязли в мотопроизводстве наглухо. И потянулась вереница их банкротств, слияний, поглощений... Хорошо чувствуют себя лишь те европейские фирмы, которые завоевали американский рынок – Ducati, Triumph, BMW.

С немцев и начнем. Суперзвездой стенда BMW стал спортбайк K1200S. Он стоял среди экспозиции на эффектной горе «кипящей лавы» – вот, дескать, какой я горячий! Для тех, кто не любит понты, смонтировали специальный стенд: каждый, нажав на педальку, мог убедиться, что революционная подвеска Duolever действительно работает! Поскольку K1200S – новинка условная (он успел и в печати засветиться, и на тестах побывать), то в качестве «свежачка» немцы презентовали его «раздетую» версию K1200R – пока в качестве прототипа. Но через полгода обещают запустить его в серию! И еще один баварский дебютант – BMW R1200C Montauk в специальном исполнении – обильно разукрашен хромированными деталями.

Мотопромышленность Германии – это BMW, еще раз BMW, ну и парочка компаний с богатым прошлым и неопределенным настоящим. Одна из них – MZ, когда-то гордость ГДР, а ныне собственность малазийского концерна Hong Leong. На вопросы, как же фирма докатилась до жизни такой, представители MZ, гордо вздернув подбородки, отвечают: «Зато мы делаем спортбайки!» и призывают взглянуть


KTM 950 Supermoto (V2, 942 см³, 98 л. с., 189 кг) – супермотард по максимуму.


MZ 1000SF (2 цилиндра, 998 см³, 111 л. с., 210 кг) – мотосаранча.


KTM 990 RC8 Venom (V2, 999 см³, 136 л. с.) дразнит поклонников марки. Будет ли серия?


BMW K1200R (4 цилиндра, 1157 см³, 167 л. с.), прототип серийного «нэйкеда».

Ducati Multistrada 620 (V2, 618 см³, 63 л. с., 183 кг) – «дамский» вариант удачной машины.



Moto Guzzi Griso (V2, 1064 см³, 88 л. с., 229 кг) совершил рывок от технокастома к стритфайтеру.



в сторону хищного 1000S, а затем дальше – в сторону дебютировавшего на Intermot его оголенного собрата – стритфайтера MZ 1000SF. Ну, посмотрели... И пришла догадка: его создателя, Петера Науманна, где-то в поле явно застигло нашествие саранчи – и тогда-то его посетило вдохновение: мотоцикл получился – вылитая саранча!

Компания Sachs – тоже из «золотого старья»: как-никак делает мотоциклы уже дольше 100 лет! Нынче производит мотовелосипеды (с гордостью сообщая, что в этом деле она в мире «Намбер уан»!), активно сотрудничает с итальянской Malaguti и тайваньской Sym, переводит свои мопеды и легкие мотоциклы на 4-тактные моторы. Особая гордость – ультрамоднючий мопед Mad Ass – «Бешеный ослик». Две трубы, два колеса да 4-тактный 50-кубовый движок – во как

Aprilia Pegaso 650 Strada (1 цилиндр, 659 см³, 50 л. с., 168 кг) окончательно прописался на шоссе.

Triumph Sprint ST (3 цилиндра, 1050 см³, 125 л. с., 210 кг) – утонченный британский аристократ.

Triumph Speed Triple (3 цилиндра, 1050 см³, 130 л. с., 189 кг) явно подготовлен для стант-райдинга.

круто! Молодежь приняла стильную штучку с восторгом, и компания поспешила закрепить успех показом двух новых модификаций – 125-кубовой и (держитесь, чтобы не упасть) 500-кубовой!

KTM выжимает все до капли соки из своей 1000-кубовой V-образной «двойки». Стритфайтер 990 Superduke, пару лет назад представленный в качестве прототипа, теперь – серийная модель. А в Мюнхене австрийцы представили предсерийный супер-супермотард (и никак не меньше) 950 Supermoto – шоссейную переделку мотоцикла двойного назначения Adventure и прототип 990 RC8 Venom – «раздетую» версию спортбайка RC8, показанного в прошлом году в Токио.



Sachs Mad Ass 500: вот до чего можно разозлить... мопед.



Piaggio NRG Power (1 цилиндр, 49,4 см³, 99 кг) агрессивен на все свои «50».

Итальянцы: что здесь, в Мюнхене, покажут и чего не покажут – припрячут «вкусненькое» для грядущих выставок у себя, в Италии (в чем были ранее замечены)?.. Но более всего интриговала ситуация вокруг Aprilia. Роберто Коланинно, владелец концерна Piaggio, поглотившего «прекрасную итальянку», успокаивал всех озабоченных ее судьбой: мы, дескать, предоставим инвестиции, сохраним самобытность модельного ряда, создадим собственное производство мотоциклетных двигателей (сейчас мотоциклы Aprilia оснащаются моторами Rotax)... Но, добавлял, все это счастье


Piaggio Fly 125 (1 цилиндр, 124 см³, 10,5 л. с., 112 кг) построен в традициях Vespa.


Husqvarna SM610 (1 цилиндр, 576 см³, 56 л. с.) – супермотард тоже может быть элегантным.

Cagiva Raptor 650 (V2, 645 см³, 70 л. с., 180 кг) с новым мотором Suzuki.





наступит, разумеется, лишь после того, как сделку в ноябре одобрит антимонопольный комитет. Но наступит ли счастье в этом «браке»? Сомнения тревожат оттого, что не только у Piaggio слюнки текут на Aprilia. Президент Ducati Федерико Миньоли не сдержался – на пресс-конференции выразил затаенную надежду на то, что этот самый комитет сделку вовсе и не одобрит, и его компания получит шанс уцепить наследство Aprilia… Ну что с них взять! Одно слово – акулы!

Тем временем творцы Aprilia продолжают выдавать на-гора новые модели. Это и уже «засвеченные» кроссовый мотоцикл и супермотард с 450-кубовой V-образной «двойкой», и скутер Sportcity. А дебютантом в Мюнхене стал мотоцикл Pegaso 650 Strada – чисто шоссейный вариант машины двойного назначения. Надо сказать, что прежний Pegaso (тот, что с алюминиевой рамой и 5-клапанным двигателем) на «всепроходца» явно не тянул, а вот свежая версия – похоже, «самое то».

На стенде дочерней (пока?) компании Moto Guzzi «гвоздем» экспозиции стал концепт-байк Griso… Что говорите? Вы его видели еще два года назад? Правильно, но тогда он был еще совсем концепт, теперь же его презентовали как «концепт, пол-

Ducati Monster S2R (V2, 803 см³, 77 л. с., 173 кг) – пополнение в рядах «эсок».




Derbi DRW250 (2 цилиндра, 234 см³, 20 л. с), судя по шинам, будет ездить по асфальту.



ностью готовый к серийному производству». А это большая разница! Огромная! Главные отличия от прототипа двухлетней давности – мотор и задняя подвеска от модели Breva V1100. И еще одна интересная деталь: если прежде машину преподносили как техно-кастом, то нынче она… стритфайтер! Вот ведь как запутаны дорожки современных классификаций: куда мода подскажет, туда и выведут. Спасибо, что супермотардом не обозвали! А среди серийных машин лишь одна новинка – модель V11 Scura R, она из семьи V11 Sport. В чем ее отличия от, скажем, V11 Coppa Italia или V11 Sport Ballabio – их распознает разве что заядлый фанат марки, и то не каждый. Фанату ведомы нюансы, недоступные простым смертным…

Если судить о компаниях по числу их новинок, то итальянская Ducati явно на подъеме. Новинок принципиального характера она, правда, не выставила (не каждый же год!), зато обновила едва ли не половину машин из своей обширной гаммы. Во-первых, модернизирована вся супербайковская линейка (749/999). С флагманом этого ряда – моделью 999R образца 2005 года – наши читатели уже знакомы по прошлому номеру журнала. Вкратце об остальных: у них обтекатель с новой передней частью, обеспечивающей лучшую ветрозащиту водителя. У машин серии 999 новый задний маятник, скроенный по образцу гоночного, и передние вилки с напылением нитрида титана на трущихся поверхностях. У всех моделей семейства форсированы двигатели (например, максимальная мощность 749-й увеличена со 103 до 108 л. с., а 999S – со 136 до 143 л. с.).

Еще одно долгожданное событие: исключительно удачная Multistrada обзавелась сестренками! Прежде всего, речь идет об удешевленной и облегченной (на 32 кг!) версии с 620-кубовым двигателем. Похоже, эту модификацию обрекли стать дамской: не зря же седло опустили с 850 до 830 мм. Для тех, кто хочет покруче, – вариант Multistrada 1000S DS с высококлассными подвесками Öhlins (на стандартной версии – более скромные Showa).

Прибавление и в семействе Monster: модель S2R. Внешне она очень похожа на флагманский S4R: тот же задний маятник с консольным креплением колеса и задранные вверх двойные дудки глушителей. Но начинка попроще: нерегулируемая передняя вилка Marzocchi и 800-кубовый «воздушник» с 2-клапанными головками.

Руководители компании подтвердили и свое намерение запустить в серию нос-

Derbi Mulhacen 659 (1 цилиндр, 659 см³, 48,6 л. с., 160 кг) – это скрэмблер XXI века.



Derbi GPR125 (1 цилиндр, 124 см³) растет в объеме. А будет ли 250?

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОТОЦИКЛЫ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА
(продажи первого полугодия 2004 года, свыше 125 см³)

Место	Модель	Класс
1	Yamaha Fazer 600	неоклассик
2	Honda SH150	скутер
3	Yamaha YZF-R1	спортбайк
4	Honda CBF600	неоклассик
5	Kawasaki Z750	неоклассик
6	Honda CBR600F	спортбайк
7	Piaggio Beverly 250	скутер
8	Honda Hornet 600	неоклассик
9	Honda CBR1000RR Fireblade	спортбайк
10	Yamaha T-Max 500	скутер

тальгическое семейство Sportclassic. А им, собственно, и деваться некуда: после того как семейство всего лишь «засветили», поступило уже 4 500 (!) оплаченных заказов! (Обратили внимание на цифру? А на слово – «оплаченных»?) И это при том, что первая модель из серии, Paul Smart 1000, поступит к покупателям лишь в ноябре 2005 года. Обратили внимание на дату?

Клаудио Кастильони, президенту MV Agusta, приходится лишь завистливо вздыхать, глядя на популяроность Ducati. Ирония судьбы в том, что когда-то он продал эту марку. Теперь же и сама MV Agusta продана, и попала она в объятия малазийского Proton. Хорошо ли, плохо ли ей живется?.. Может, это и не намек на ответ, тем не менее, на ее стендах лишь две новинки, да и то всего лишь – модернизации. Cagiva Raptor 650 получила двигатель Suzuki с впрыском топлива. Кроме того, у нее, как и у 1000-кубового варианта, – новый (и очень симпатичный) обтекатель приборной панели. У супермотарда Husqvarna SM610 на смену прежним скучным линиям пришел остродинамичный облик, созданный знаменитым дизайнером Мигелем Галуцци. Двигатель изрядно (на 10 л. с.) прибавил в мощности. Даст Бог, эти новинки не будут последними.

Компания Benelli спешит на все сто использовать успех своего стритфайтера TNT – в Мюнхене показан целый букет модификаций: Sport, Titanium, Cafe Racer и так далее. Забавная примочка – кнопка «контроля мощности». Если ее нажать, то двигатель не развивает свыше... 100 л.с.



Benelli Tornado с рамой из углепластика.

Bimota DB5 Mille (V2, 992 см^3, 92 л. с., 156 кг) признан самым элегантным спортбайком выставки.

Говорят, примочка полезна очень и очень – для экономии топлива (ну как же, водители стритфайтеров этим куда как озабочены!), а также на скользкой дороге. Еще один интересный экспонат – экспериментальный Benelli Tornado с рамой из углепластика. Причем ее форма спроектирована так, что внутри – воздуховод к радиаторам, расположенным в хвосте машины.

Возрожденная недавно Bimota (см. «Мото» № 9-04) блеснула еще одной новинкой: модель DB5 Mille с двигателем Ducati 1000DS. В ней все самое лучшее: полностью регулируемые подвески Ohlins, тормоза Brembo с передними радиальными скобами, рама и маятник,


Derbi GP1 – новое поколение испанских спортскутеров.

«сплетенные» из труб хром-молибденовой стали. Весь 1000-кубовый мотоцикл весит всего 156 кг!

Маркетологам британской компании Triumph так понравилось переживать состояние триумфаторов (это когда произвел фурор круизер с беспредельным рабочим объемом Rocket III), что они, дабы успех усугубить, потребовали от конструкторов увеличить кубатуру и прочих моделей гаммы. Поэтому самый маленький спортбайк компании Daytona 600 стал 650, Bonneville T100 и Speedmaster подняли рабочий объем с 790 до 865 см^3, а фирменная «тройка», ранее 955-кубового «формата», раздалась до 1050 см^3. Под этот обновленный двигатель англичане творчески переработали спортивно-туристический мотоцикл Sprint ST. Модернизированная рама, передняя вилка картриджного типа, но главное – с иголочки новый дизайн. Теперь Sprint узнается безошибочно! Мастерски обыграна тема «тройки» и в прищуре фар, и в панели приборов, и даже в «тройнике» выглядывающих из хвоста машины выпускных труб. Еще кардинальнее изменился Speed Triple, также вооруженный новым 1050-кубовым мотором. Обрубленный «хвост», своеобразные короткие глушители, передняя вилка перевернутого типа и тормоза с радиальными скобами. Теперь это и не стритфайтер – скорее, реквизит для стантрайдинга! Причем – серийный! Ходят слухи, что в ноябре в Бирмингеме англичане представят и еще парочку новых моделей… Какая жалость, попытки продавать эти аристократические машины на российском рынке пока не увенчались успехом. Право слово, слишком мы плебеи… И без обид.

А вот и привет из советского прошлого: Jawa. Но она уже совсем другая. Близкой сердцу многих советских людей 2-тактной модели на европейский рынок ходу нет. А вот новая 4-тактная 650-кубовая машина, прежде знакомая нам лишь в «кастомообразном» виде, обзавелась двумя модификациями более современного вида: Style и Bison. Кстати, немецкий импортер проводит феерический (хотя и известный в прошлом) ценовой трюк. На стандартном ценнике Jawa 650 Bison указано: 6636 евро. Но если берешь «животное» в канун 75-летия марки, то по поводу этого события импортер продает эту модель за 4567 евро. Прямо как в бессмертном рассказе Гашека: «В этот час тяжелых испытаний каждый патриот имеет шанс купить портрет императора Франца-Иозефа за две кроны вместо пятнадцати».

Все «Жомини да Жомини, а о водке ни полслова, – вздохнет просвещенный скутеровод. – Хватит мотиков – давай про скуты!». Так мы ж говорим: давать-то практически и нечего! Одна Piaggio отдувалась за всех. Во-первых, она кардинально обновила свой хит – спортивный скутер Piaggio NRG (теперь – с приставкой Power). Свежая внешность, с большими «раскосыми» фарами, совершенно новая, очень жесткая на скручивание рама, и выбор из трех 50-кубовых 2-тактных моторов: впрысковая «водянка» или две версии с карбюратором, «воздушка» или жидкостного охлаждения. Во-вторых, компания представила новый городской скутер «среднего калибра» Piaggio Fly. Внешне машина удивительно напоминает легендарную Vespa: не прямое «цитиро-







Jawa 650 Bison (1 цилиндр, 652 см³, 47 л. с., 180 кг) – наследница былой славы.

вание», но духовное родство. Да и идеология та же: недорогая, но стильная машинка на каждый день. На выбор – четыре типа моторов: 2-тактный 50-кубовый или 4-тактные (2-клапанные «воздушки») рабочим объемом 50, 125 или 150 см³.

Ударно выступила Derbi, недавнее испанское приобретение Piaggio. Суперзвездой стал новый спортивный скутер GP1 (с прежней моделью под тем же индексом он не имеет ничего общего). Собственно, это уже и не скутер вовсе – скорее скутер-байк: совершенно мотоциклетная диагональная рама из алюминиевого сплава, едва-едва обозначенный проем между седлом и рулевой колонкой, да и 50-кубовый двигатель закреплен в шасси жестко, а задняя подвеска – обычного мотоциклетного типа. Правда, модификации 125 и 250 см³ сохранили скутерный блок двигатель-трансмиссия.

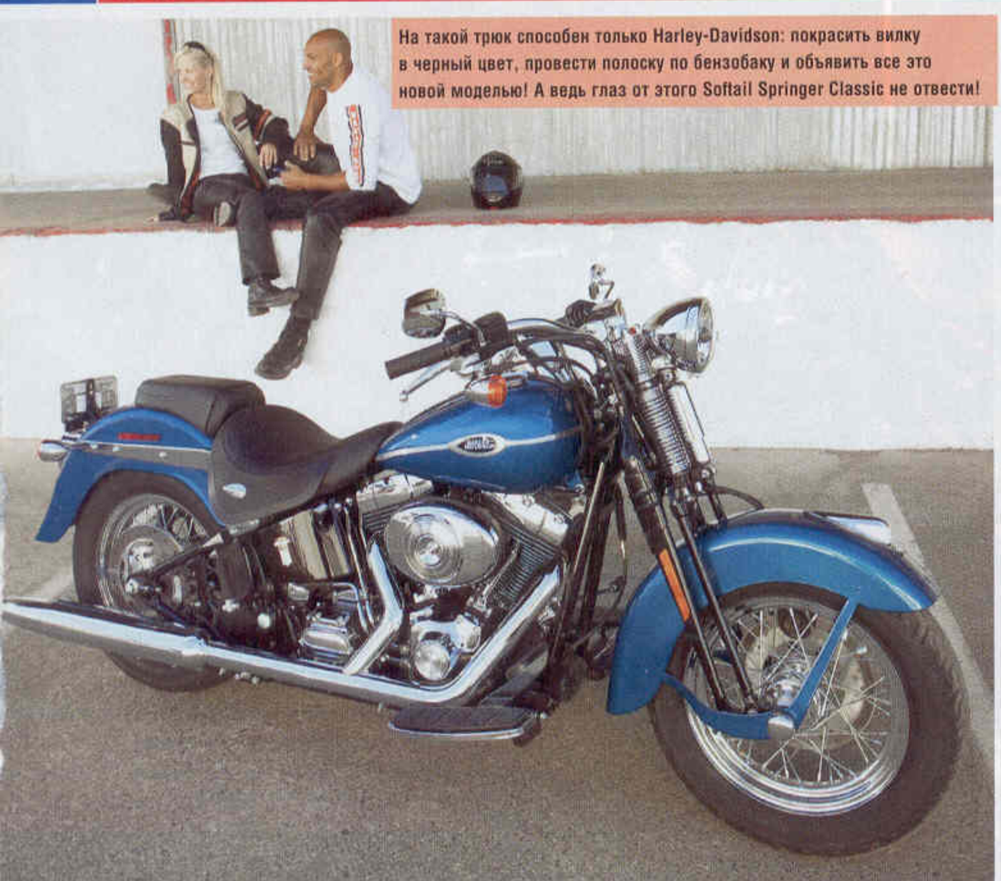
И то сказать: Derbi понесло! Ну ладно, все ожидали, что она представит модификацию своего маленького спортбайка GPR со 125-кубовым 4-тактным двигателем (достаточно взглянуть на шасси, прямо-таки жаждущее мотора посолиднее, чем «полтинник»). Но то, что компания вдруг возьмется за мотовездеходы – этого не ждал никто. Прошу любить и жаловать: три машины, разного назначения и кубатуры (50, 200 и 250 см³), причем 250-кубовый мотор, судя по всему, от мотоцикла Honda CB250, который тут же в Испании и выпускается. А как вам сооружение со сложным названием Derbi Mulhacen 659 – с 4-тактным 659-кубовым мотором жидкостного охлаждения? Создатели позиционируют этот мотоцикл как… воспоминание о скрэмблерах 60-х годов.

На этом обзор европейских скутерных новинок и даже разговоры о них можно закрыть. Не считаем сенсацией очередное (вот именно) объявление представителей компании Peugeot о том, что долгожданный Jet Force с компрессором «со дня на день» пойдет в серию. Появится – тогда и поговорим. Или для вас большой сюрприз – появление того же Jet Force в удешевленном варианте, с 50-кубовым карбюраторным мотором?

Вот мы и дошли до предела Европы – до Уральских гор. «Урал» в Мюнхене представляли аж два импортера – немецкий и общеевропейский. Новинок на обоих стендах замечено не было. Как, впрочем, и наплыва посетителей.



АМЕРИКА И НЕМНОГО ЭКЗОТИКИ


На такой трюк способен только Harley-Davidson: покрасить вилку в черный цвет, провести полоску по бензобаку и объявить все это новой моделью! А ведь глаз от этого Softail Springer Classic не отвести!


Эрик Бьюлл представляет «козу» для прыжков по городским улицам – Buell Lightning CityX.





Американский «мотопроизводитель № 2» – Victory – показал новую модель Hammer («Молот»). Ее козыри – двигатель увеличенного (1634 см^3) рабочего объема, 6-ступенчатая коробка передач, 2-дисковый передний тормоз. Наконец, она просто красавица. Еще бы ею не быть – к нему приложил руку сам Арлен Несс.



Итальянец Умберто Бориль строит необычные машины в ретро-стиле. Его новейшее творение – модель B651 Scrambler – внешне воспроизводит облик мотоциклов для «шестидневки» 60-х годов.

«Сумрачный немецкий гений» сотворил очередной дизельный мотоцикл – Sommer Diesel 26. В шасси индийского Royal Enfield установлен двигатель Hatz (462 см^3, 11 л. с.). Расход топлива – 2 л на 100 км.

Привет от американских кастомайзеров – компания Jolly Roger Customs! Мотоцикл-победитель конкурса в Стурджисе.



Впервые мотоциклы, оттюнингованные в Custom Vehicle Operations, включены в официальный каталог Harley-Davidson. Перед вами – вышедший из рук мастеров «индпошива» Screamin' Eagle V-Rod.





Вот уж не ожидали такой подлянки от Boom Trikes! В ее новейшей модели Fun 500 Automatic – скутерный мотор Piaggio.

Тоже «итальянка», но совсем другая – CR&S (что расшифровывается как «Cafe Racers & Superbikes») Vun. Элегантный «стрит» построен вокруг 55-сильного двигателя BMW F650, посаженного в трубчатую раму а-ля «птичья клетка». Вес машины – всего 130 кг, размеры и геометрия – как у гоночного 250-кубового мотоцикла.



Германская мотовыставка – и без трайков? Это все равно, что Октоберфест без ... Отрадно, что строители этих аппаратов ищут и новые формы, и новые силовые агрегаты, а то ведь старый оппозит от VW уже ни в какие экологические нормы не вписывается! На этом Easy Trike Taifun – современная автомобильная рядная «четверка» (1,6 л, 110 л. с.).

Еще одно новое слово в трайкостроении – немецкий TRIKEtec C3. Это 3-цилиндровый турбо-мотор (700 см³, 82 л. с., а по заказу – 41-сильный дизель), 6-ступенчатая автоматизированная коробка передач, АБС и система стабилизации.

АЗИЯ: ДЕРЖИТЕ КОШЕЛЕК!

Производить дешевые скутеры малых кубатур и европейцам уже не по зубам: при средней зарплате 1500 евро дешево не получится! Вот местных производителей и вытесняют молодые и голодные компании китайского и корейского происхождения, рабочие которых зарабатывают вполовину меньше и за год, но не бастуют. Впрочем, и они не прочь бы замахнуться на более престижные кубатуры. Они и по деньгам выгоднее.

Корейский концерн Hyosung год назад выпустил 650-кубовый дорожно-спортивный мотоцикл Comet – и не прогадал. Желающих купить копию Suzuki SV650 за две трети ее стоимости нашлось немало. В новом сезоне компания выводит еще две модификации удачной машины: одетый в полуобтекатель Comet GT650S и затянутый в большой обтекатель Comet GT650R. Кроме того, круизер GV650, показанный ранее в качестве прототипа, стал серийной моделью. Вам и этого мало? Так знайте, что корейцы вошли во вкус и в пару к 650-кубовому V-твину разработали еще и современный 1-цилиндровый 400-кубовый агрегат: 4-клапанная головка, жидкостное охлаждение, мощность – более 40 л.с. И уже представили две машины с этим двигателем: мотоцикл двойного назначения RX400 и спортивный «квадр» TE400.

Конструкторы крупнейшей тайваньской компании – Kwang Yang



PGO G-Max 250 (1 цилиндр, 249 см³, 18 л. с., 140 кг) ничем не выдает своего азиатского происхождения.



Hyosung Comet GT650R (V2, 647 см³, 79 л. с., 191 кг) затянут в обтекатель, как рыцарь в латы.

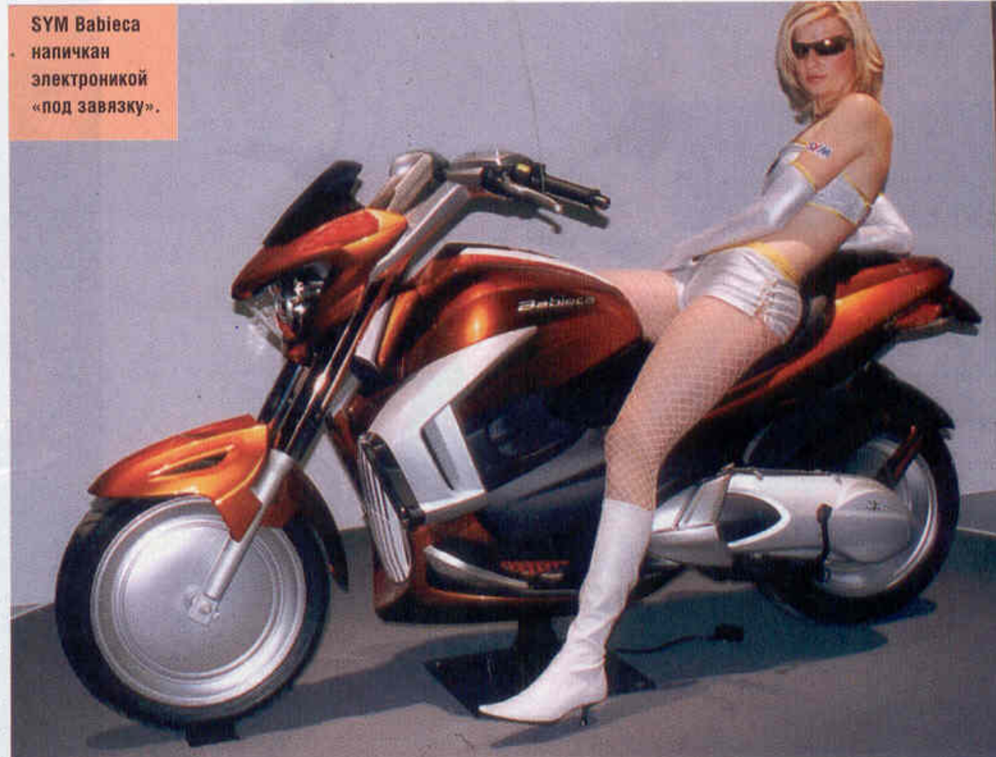
Motor (торговая марка Kymco) – в этом сезоне были чрезвычайно озабочены приведением своих моторов к европейским экологическим нормам (например, установили впрыск топлива на двигатель 250-кубового круизера Venox). Поэтому стенд не поражал обилием новинок. И все же отметим утилитарно-спортивный мотовездеход Kymco MXU (гамма моторов – от 50 до 300 см³) и совсем уж забавную штучку – внедорожную скутеретту Kymco AXR. Идейка неплоха: проходимость лучше, чем у любого скутера, а управляться с машинкой легче, чем с мотоциклом. Берем на дачу?

На стенде тайваньской PGO блистал скутер G-Max. Мощная рама и сложная задняя подвеска с центральным моноамортизатором и промежуточными рычагами обещают отличные ходовые качества. Впечатляет и гамма моторов: 50-кубовый 2-тактный и 4-тактные рабочим объемом 125, 150 и 250 см³. Выше всяких похвал и «динамичный» дизайн аппарата.

Третий из тайваньских грандов – компания Sanyang Industry (торговая марка SYM) – прямо-таки затопил обилием новинок. Мотовездеходы TrackRunner 200 и QuadLander 250, ретро-скутер Mio, первый в истории компании макси-скутер Voyager 250... Но звездой стенда стал концепт-байк Babieca: потрясающий футуристический дизайн, электронный контрольный центр по образцу БМВ-шного i-Drive, GPS-навигатор, мультимедийный центр с проигрыванием MP3 MPEG. И на этом чуде еще и ездить? Поставить в гостиную и любоваться!

Если компании с Корейского полуострова и острова Тайвань в Европе уже освоились настолько, что их и не воспринимают как чужих, то к гостям с материкового Китая у европейцев отношение настороженное: кто они – эти никому не известные марки с труднопроизносимыми названиями, порою сомнительный дизайн, да и с качеством, прямо скажем, «не ах»?.. Вот цены, черт возьми, привлекательные – этого не отнять. Отсюда возникает соблазн: нельзя ли взять у китайцев... лишь стоимость рабочей силы? По такому рецепту работает, например, австрийская компания Generic Motors: европейский дизайн, японские компоненты, китайская сборка. И неплохо получается!

Едва ли не единственная китайская компания, которая добросовестно торит дорожку на европейский рынок, взяв уроки у японцев, – это Zongshen (кстати, только она из китайских «грандов» – детище частного капитала, в этом, видимо, и секрет успешности фирмы). Огромная производственная гамма мотоциклов и скутеров с моторами от 50 до 250 см³, более миллиона машин в год, собственная гоночная команда (чемпион мира в гонках Endurance! – правда, на мотоциклах Suzuki), приглашение европейцев на руководящие посты...



SYM Babieca напичкан электроникой «под завязку».

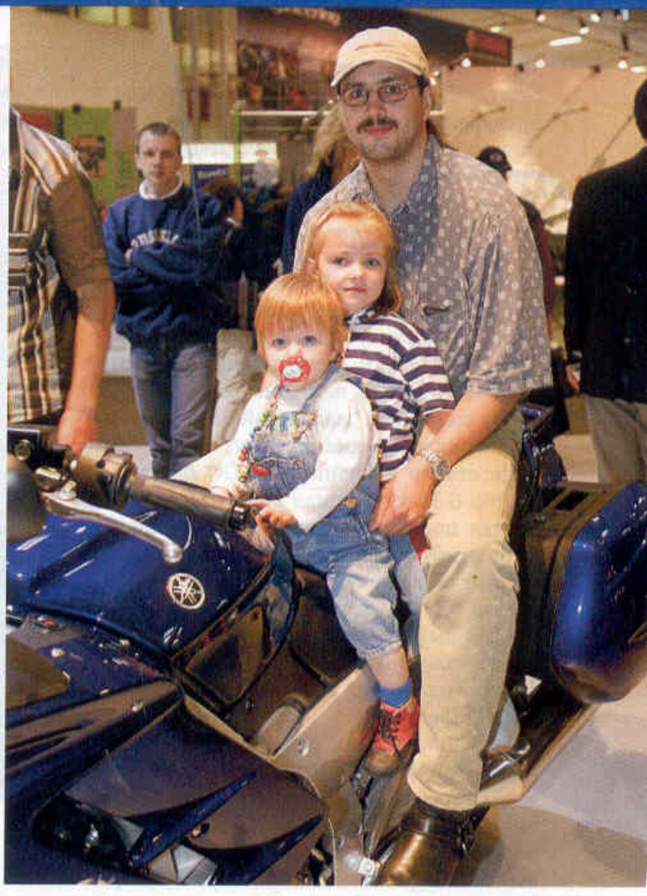


SYM Voyager 250 (1 цилиндр, 251 см³, 174 кг) – макси-скутер с острова Тайвань.



Чудовищный мотосамокат для бездорожья от компании Chu Weng Enterprise.


Hyosung RX400 (1 цилиндр, 399 см³, 139 кг) – это уже серьезная заявка в средней кубатуре.



Остается лишь подтянуть качество. Между прочим, это единственная из китайских компаний «расщедрилась» на пресс-конференцию, на которой мы с удивлением узнали, что со следующего года она атакует очередную ступеньку спортивного высшего света – чемпионат «Супербайк»! В поход на завоевание этой короны (опять на мотоциклах Suzuki: «Понимаете, по регламенту чемпионата основой гоночного снаряда должна быть серийная машина, а мы таких пока не производим») китайцы отвели четыре года, а затем обещают и на MotoGP замахнуться. А через пару лет «угостят» нас китайским спортбайком большой кубатуры... Ну, это обещание от Zongshen мы слышим не первую «пару лет».

И все равно Zongshen – белая ворона китайского мотопрома. Если эта позвала и рассказала о себе по максимуму и честно, то прочие компании вели себя стран-


Первый китайский «большой» мотоцикл (если не считать копий древних BSA и М-72) – 400-кубовый Lifan LF400-2. Импортеры, обратите внимание, повторяю по слогам: Li-fan.


Kymco MXU250 (1 цилиндр, 249 см³, 17 л. с., 226 кг) нацелен на рынки Европы и США!


Kymco AXR (1 цилиндр, 107 см³, 6,8 л. с., 101 кг) в самый раз для дачных «покатушек».



Generic Ideo: 1 цилиндр, 49 см³, 3,1 л.с., 92 кг. Подготовлен к производству и 125-кубовый вариант.

но: «Вы журналист? Извините, мы разговариваем только с торговыми представителями».

Так мы же и говорим: Intermot – это моторынок. У европейцев, американцев, азиатов здесь девиз один – продать!

В день закрытия Intermot-2004 открывался не менее дорогой сердцу байкера грандиозный пивной фестиваль. (Называется Octoberfest, а начался 17 сентября. Тоже чтобы **продать** побольше пива?) Совпадение очень вкусное!



Мы тоже подумали сначала, что этот скутер со складной крышей – Benelli Adiva. Оказалось, китайский Jonway. А еще эта компания делает 150-кубовые копии Honda Fusion и Yamaha Majesty. Нет, это не донос. Просто вспомнил студенческие годы, когда «тянул» для своего дипломного проекта редуктор от американского лунохода.



Что такое кич? Это когда к мотору воздушного охлаждения пришпандоривают как бы радиатор (Loncin LX250-3).



Вот так китайская компания Chuanl Motorcycle интерпретировала Valkyrie Rune.



Цены китайские не перешибешь: по заводскому прайс-листу этот 110-кубовый Qinggi стоит 580 долларов.



Pagsta Choppa – продукция американско-китайского совместного предприятия. Капитан Америка из фильма Easy Rider лягнул бы сапогом того, кто это навалял.

Алан КАТКАРТ, Великобритания,
фото DUTCH DUO

HONDA CBR1000RR Ten Kate Edition, спортбайк

Год выпуска **2004** | Двигатель **998 см³** | Мощность **201 л. с.** | Масса **174 кг** | Макс. скорость **322 км/ч** | Ориентировочная цена **€29 900**



ТОЧИМ БРИТВЫ!

Странно, но журналисты ставят Honda CBR1000RR Fireblade 2004 года всего лишь на второе место, когда сравнивают три японских спортбайка-конкурента. Очень странно, ведь на трассах чемпионатов все иначе. Судите сами: гонщики голландской команды Ten Kate Racing (TKR) становились чемпионами в World Supersport, а теперь на гоночной версии Blade, полностью подготовленной в Голландии, участвуют в WSB – чемпионате мира «Супербайк» и тоже совсем небезуспешно. На Blade выступает чемпион World Supersport 21-летний австриец Крис Вермелен. Так почему CBR1000RR только второй в рейтинге? По-моему, несправедливо.

Голландскому гуру тюнинга Герриту тен Кейту и его кузену и партнеру по бизнесу Рональду пришлось разрабатывать гоночную версию Blade самим. Исходником послужил обычный серийный мотоцикл, а не одна из «особенных» заводских гоночных моделей, вроде используемых в гонках национальных чемпионатов командами Honda America и Honda Britain. Эти «особенные» мотоциклы созданы в HRC (Honda Racing Corporation – гоночном подразделении Honda Motor Co.) в Японии вместе с байком Сете Жибернау RC211V.

А результаты выступлений Вермелена в этом сезоне просто потрясают. Ведь он ведет неравную борьбу за место на подиуме с целым кланом Ducati – и не уступает. Чего стоит один только его абсолютный рекорд скорости в World Superbike! Вермелен пролетел по прямой «старт-финиш» трассы Монца на скорости 313 км/ч (хочу заметить, что приборы телеметрии

команды зафиксировали аж 322 км/ч). Обращаю внимание: рекорд установлен на переделанном **дорожнике**. Это знаковый факт: он символизирует возврат к основным ценностям Superbike.

А через три дня после торжества скорости на Монца меня пригласили присоединиться к команде Ten Kate Racing на трассе Ассен. Позвали тестировать не супербайк Вермелена, а реплику его байка, омологированную для дорожной езды. У нее 200-сильный мотор и хитрая подвеска, идентичная той, что установлена на байке молодого австрийца-чемпиона. Honda CBR1000RR Ten Kate Edition (TKE) раскрашен в желто-черные цвета пригласившей меня команды. Выпущена ограниченная партия оснащенных фарами спортбайков, мотоциклы можно приобрести за 29 900 евро (в цену включен голландский 19% налог). В комплекте две подставки (без них трудно обойтись в паддоке), четыре набора коробок передач и задние звезды. Ten Kate предлагает полный комплект гоночных облицовок – это для тех, кто опасается повредить дорожное «обмундирование» мотоцикла на трек-днях.

– Если честно, я сижу на этом стритбайке в той же позе, что и на моем гоночном, – сказал Крис. – И технические характеристики у них не слишком разнятся... Давай прокатимся вместе несколько кругов, – сам убедишься!

Разве откажешься от приглашения чемпиона мира! Мы вместе отправились на трассу GP в Ассене.

На прямой сразу понимаешь, что Fireblade в версии Ten Kate – мотоцикл очень специфический. А чтобы его «понять», я целое утро катался на нем по пригородам Ассена. Честно говоря, удивило, насколько этот мотоцикл «культурный» и пригодный для езды в обычных дорожных условиях. Он неспешно движется едва ли не на холостых в общем потоке. Сцепление работает мягко и четко. Подхват с низких оборотов уверенный, но без агрессии. Но узкие голландские загородные дороги дали не более, чем намек на громадный потенциал байка – реализовать его можно только на хайвее или гоночной трассе. Здесь волк под именем Ten Kate Edition стряхивает с себя бабушкины одежды и отправляется «за обедом» – разгуливающей поблизости Красной Шапочкой – Ducati... Откровенно говоря, этот Honda если не уничтожил, то испортил все впечатления от мотоциклов с десмодвойками, на которых мне довелось ездить. По крайней мере, на прямой. А может, и не только...

Самое впечатляющее в CBR1000RR TKE то, как на каждом круге на любой из трех первых передач на выходе из шикан мотоцикл поднимается на заднее колесо и «катапультируется» с невероятной скоростью по прямой, а затем и по быстрой S-образной связке, ведущей к первому повороту. И вновь утверждаю, что это самый быстрый, самый мощный мотоцикл, на каком я когда-либо ездил по Ассену (а уж на чем я здесь только не ездил – за последние 10 десять лет это были все супербайки Ducati, вплоть до моделей 2000 года, а также заводские 750-кубовые супербайки Kawasaki и Suzuki). А ведь это не чисто спортивный аппарат – на нем фары и номерной знак!

– ...Наверное, из-за сильного ветра тебе сегодня сложно было выпрямлять мотоцикл на выходе из шиканы, да? – спросил Крис Вермелен, когда мы заехали на пит-лейн. Я понимаю, он меня подкалывает. Что ответить? Для него, может, и сложно, а для меня – жутко! Тем более, что я еще не отошел от той встряски (да что там – стресса), когда Крис обогнал меня по внешней стороне поворота Strubben, а потом на ходу прямо у меня под носом отжег заднюю шину, оставив четко очерченную черную полосу вдоль следующего правого поворота! На такое зрелище надо продавать билеты задорого...

Равно как и рейсерам-экстремалам стоит потратить деньги за мотоцикл со столь феноменальной динамикой



ТАК ДОВОДИЛИ BLADE

Это не только лучший Blade из когда-либо продававшихся (в том числе и «заряженных») – так считаю я, но и самый быстрый в мире стритбайк – это подтверждают замеры. Как удалось создать его таким, рассказал гуру Геррит тен Кейт:

– Пришлось поработать, чтобы добиться таких технических характеристик. Стандартный Fireblade, который послужил отличной основой для тюнинга, настолько хорош сам по себе, что, как мы ни старались «выжать» из него весь потенциал, запас еще остался. На заднем колесе гоночной версии – 203 л. с., а будет еще больше. Так что «снять» 201 л. с. с коленвала стритбайка или 179,9 л. с. при 12 000 об/мин с колеса (это по показаниям мощностного стенда Dynojet) – вполне можно. Потому что это – Honda! А вместе с тем, не допустили потерь на «низах», и на байке по-прежнему можно просто ездить, а не только гоняться.

Чтобы достичь таких показателей у базового Fireblade (172 л. с. при 11 250 об/мин или 155 л. с. на заднем колесе), конструкторы разобрали стандартный мотоцикл, оставили «родную» коробку передач, сцепление, коленвал, шатуны и поршни. Доработали впускные и выпускные каналы головки цилиндров под установку гоночных распредвалов Ten Kate (как на байке Криса Вермелена).

– Сохранили высоту подъема клапанов базовой модели, но значительно изменили фазы газораспределения, – продолжил Геррит. – Увеличение хода клапанов – фокус, который не проходит без последствий – он сокращает возможный пробег. Да, так легче всего поднять мощность, но не приносить же в жертву надежность. Поэтому лишь немного увеличили степень сжатия (с 11,9 до 12,7) «поджатием» головки цилиндров. Двигатель Ten Kate должен изноcиться всего на 10% быстрее, чем стандартный мотор.

Гоночные пружины (по одной на клапан) установлены, чтобы управляться с новыми клапанами. У клапанов же изменена форма: теперь они с плоской тарелкой. Но сохранен диаметр. Тот же и материал, из которого они изготавливаются: титановые клапаны дольше живут. Тем не менее, седла клапанов не трогали. Гоночная выхлопная система Arrow со стальными коллекторами, титановыми трубой и глушителем (в некоторых странах ее нельзя применять на дороге). Все это специально разработано для Ten Kate.





ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Honda CBR1000RR Ten Kate Edition
Модельный год	2004
Масса (без топлива), кг	174
База, мм	1410
Вылет, мм	102
Угол наклона рулевой колонки, град.	23,75
Развесовка (переднее/заднее колеса), %	53/47
Макс. скорость, км/ч	322
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	998
Размерность, мм	75x56,5
Степень сжатия	12,7
Макс. мощность, л.с. при об/мин	201/11500
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, алюминиевая
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа WP Andreani, полностью регулируемая
Диаметр несущих труб, мм	50
Задняя подвеска	маятниковая, с амортизатором WP Andreani, полностью регулируемая
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 лепестковых диска Braking Ø 310 мм, 4-поршневые радиальные скобы Tokico
Задний тормоз	лепестковый диск Braking Ø 316 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	190/50-17

разгона. Я не из робкого десятка, но даже трасса мирового класса Ассен показалась мне узкой – настолько впечатляющими были ускорения, следовавшие за поворотом ручки газа. Прежде чем шевелить правую рукоятку этого снаряда, от души советую убедиться, что едешь прямо. Хотя мотоцикл очень послушный и даже покорный на низких оборотах, едва тахометр укажет на цифру 6500 об/мин, а тем более выше, вам захочется, чтобы кто-нибудь со стороны посмотрел на вас и подтвердил, что толстая задняя шина Pirelli не оторвалась от опоры, а идет в надежной сцепке с дорожным покрытием.

Вот так Крис Вермелен обошел меня по внешней – длинной дуге.

Собственным ощущениям в эти мгновения не доверяешь.

В среднем диапазоне оборотов мотор необыкновенно силен, именно в этом промежутке в наибольшей степени двигатель обеспечивает невероятное ускорение. Меня эти ускорения повергали в трепет. Но привыкаешь и уже вскоре ждешь–не дождешься, чтобы вновь пульнуть. И уже газуешь на следующем прямом участке, готов (поскорее!) к тому, что на «приборке» вот-вот замигает желтая лампочка (значит, раскрутил мотор до 11 500 об/мин), «разрешающая» переключить передачу, а потом опять и опять... Рост мощности длится до отсечки на 12 000 оборотах. И вновь сильное желание убедиться, что еще не взлетел и Blade мчится в верном направлении. Он такоооооооой быстрый!..

Но не хотел бы, чтобы вы решили, что на этом спортбайке можно отжигать только по прямым. Руль слушается не идеально, но хорошо. Наверное, нужно пояснить: приходится порабо-

В Тен Кейте отказались от электронного блока управления впрыском из гоночного кита Honda HRC. Но и доступ к кодам перенастройки стандартной системы управления двигателем они также не получили. Поэтому и установили Power Commander – универсальные мозги. Геррит уверяет, что это временное решение: «С такой системой можно гонять по улицам и на трек-днях, а большинство покупает наш байк именно для этого. Мы учли, что кто-то наверняка захочет участвовать в гонках. Для таких собираемся подготовить наш собственный электронный блок управления – его можно будет программировать. Тогда сам владелец мотоцикла сумеет увеличить максимальные обороты двигателя, – мощность Blade TKE растет, пока не срабатывает «отсечка». Более высокие обороты сделают из быстрого байка еще более быстрый!»

Что же, придется дождаться опции. Можно и не ждать, а потратить мешок иен и купить электронный блок HRC (какой установлен на супербайке Вермелена).

«Родная» алюминиевая рама Fireblade, естественно, сохранена (хотя и обвешана карбоновыми фенечками Sebimoto), двусторонний маятник тоже (запомните: с таким же гоняется Вермелен!), но теперь на нем установлен гоночный амортизатор, разработанный Андреани (как на супербайках ТК) с гидравлической регулировкой преднатяга пружины, высоко- и низкоскоростного демпфирования сжатия и отбоя. Этот аморти-





затор – продукт WP, оттуда же «родом» и полностью регулируемая 50-мм перевернутая вилка с траверсами из Ergal.

– Геометрия мотоцикла та же, что и у супербайка Вермелена, – пояснил Геррит. – У нас есть стенд для настройки подвесок, с помощью которого и настраиваем – аналогично характеристикам подвески супербайка.

Да и посадка на реплике та же, что и на мотоцикле австрийца-чемпиона – это благодаря сдвинутым вперед рукояткам руля, высоко расположенным подножкам Valtermoto (рычаг КП сидит на оси левой подножки – это для точности переключения) и приподнятому матово-черному сиденью. Сиденья подняли повыше, чтобы обеспечить охлаждение титановой выхлопной трубы, проходящей под ним.



тать, чтобы заставить мотоцикл быстро изменить направление, причем и в медленных шиканах, и в быстрых. Подвеска от Андреани работает отлично, помогает проходить повороты с максимально возможной скоростью (а это ключевой момент управления при быстрой езде) даже по ухабам трассы, что назову самым существенным показателем свойств подвески. Ведь подвески в повороте сжимаются, а наезд на ухаб с частично сжатыми амортизатором и вилкой – настоящее испытание для настроек. Лучший комплимент, который могу сделать системе Андреани: все действует в ней превосходно.

При резком торможении передняя вилка Fireblade почти не «клюет», подтормаживание в поворотах не нарушало податливости подвески. Попутно замечу, что хотя и сидишь на байке заметно выше, чем на базовом Fireblade, при торможениях не чувствуешь чрезмерной нагрузки на руки.

Посадка пилота, органы управления, защита и управляемость – типично «хондовские»: удобные, вызывающие доверие, они совместимы с быстрой безопасной ездой. Единственное, что, на мой взгляд, не хватает мотоциклу, – спидшифтера, то бишь скоростного переключателя передач. Хотя КП, что свойственно всем Honda, и мягкая, переключатель все равно необходим. Предложил бы внести в список опций

ГОНОЧНАЯ КОМАНДА TEN KATE: ОТ ТРАКТОРОВ ДО СУПЕРБАЙКОВ



База команды Ten Kate расположена в городе Ньивлесен на севере Нидерландов, в фермерской провинции Дренте. И не случайно именно там: взлет популярности мотоциклов от семьи тен Кейт до уровня, когда их начали использовать в гонках чемпионата мира, начался с постройки и обслуживания… тракторов и прочей сельскохозяйственной техники. Но Геррита с молодых ногтей тянуло к более динамичной технике.

В юности он тюнинговал мопеды, а в 20 лет занялся подготовкой мотоциклов местных байкеров к участию в национальных гонках. Постепенно дело расширялось, и о мужчинах из семейства тен Кейт заговорили, когда они сконструировали несколько удачных байков для Supersport. Тогда и появилась гоночная команда Ten Kate.

Первый успех на треке пришел в 1999 году в родном Ассене, когда гонщик команды Карл Маггеридж, выступая на Ten Kate CBR600, занял четвертое место в Гран-при. Весь следующий сезон он лидировал, а в чемпионате мира занял пятое место, хотя пришел к финишу на треке Монца третьим, на Ошерслебен – вторым, а на Брандс Хатч – первым! Невероятный успех!

Результаты заинтересовали руководителей отделения Honda Europe, и они решили поддержать команду. А потом компания Ten Kate стала поставщиком мотоциклов через Honda другим командам. К этому времени Фабьен Форе в 2002 году завоевал для Ten Kate Honda титул чемпиона Supersport, а в следующем Крис Вермелен принес аж два титула.

Глава Honda Europe Сильвио МАНИКАРДИ поддержал Ten Kate, вопреки решению головного офиса Honda в Токио о бойкоте чемпионата «Супербайк».



«Сложно было выпрямлять мотоцикл на выходе из шиканы?» – спросил меня Крис Вермелен…

Заставить 174-килограммовый (весит прилично!) байк послушно поворачивать помогает пара 310-мм лепестковых тормозных дисков. Такие же установлены на гоночном мотоцикле Вермелена (и 220-мм задний, но Крис им почти не пользуется), вместе с 4-поршневыми радиальными скобами Tokico с двойными карбоновыми тормозными колодками SBS и армированными шлангами. Весь этот комплекс средств обеспечивает впечатляющую остановочную мощь. Такие диски ускоряют управление, а вместе с тем уменьшают гироскопический эффект. И это не фантазии: я сам себе это доказал – в тот же день сделал замеры с секундомером и сравнил их с показателями традиционных дисков.


Два Blade: базовый и Ten Kate Edition.

Ten Kate еще и проскальзывающее сцепление. А пока владельцам придется пользоваться рычагом сцепления, чтобы не давать заднему колесу блокироваться при сильном торможении двигателем перед медленным поворотом, или поднимать холостые обороты перед выездом на трассу в трек-дни.

Ten Kate вывел Fireblade на новый уровень технических характеристик – уже нет ощущения, что это дорожный спортбайк. У мотоцикла появилась «изюминка» класса World Superbike. Это новейший аппарат для храбрецов (или точнее будет сказать – безрассудных?), готовых испытать на собственной шкуре, что такое невероятные технические возможности мотоцикла, и... жаждущих расстаться с «правами». Может быть, пожизненно.

Очень похоже, мы становимся свидетелями возрождения генерации специалистов по тюнингу, а также конструкторов, способных мотоциклы массового производства «начинить» выдающимися техническими характеристиками, чтобы потом использовать их на треках в гонках за победой. А потом строить почти такие же мотоциклы, но для покупателей. В этом я усматриваю начало тенденции возврата к изначальной цели, ради которой «родили» и культивировали явление под названием «Супербайк»: превратить мотоспорт в полигон для совершенствования «машин для удовольствия».

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ

ЕСЛИ НЕ ХАМИТЬ...

KAWASAKI ZX-10R Ninja, спортбайк

Год выпуска **2004** | Двигатель **998 см³** | Мощность **175 л. с.** | Масса **170 кг** | Макс. скорость **290 км/ч** |

Ориентировочная цена **€14 600**



Новичок ZX-10R из семейства прославленных Ninja оттянул на себя внимание публики и всего мира, которая, казалось бы, еще не успела «пережить» появившиеся всего год назад новую с иголочки Yamaha R1 и тотально переработанный Fireblade... И что в нем такого?



На каждом светофоре я все делаю «неправильно» – торможу поздно, разгоняюсь быстро.

Новая «десятка» от Kawasaki совершенно не похожа на те большие и неповоротливые «литры», которые еще несколько лет назад стройными рядами сходили с конвейеров ведущих мотопроизводителей. Уже с виду он явно более лаконичен в габаритах, с миниатюрным лобовым обтекателем, шасси – откровенно гоночное, база – всего 1385 мм.

Пошли дальше шарить глазами... На приборной панели блинкер, сигнализирующий о необходимости включить следующую передачу. Алгоритм его работы настраивается в диапазоне от 9500 до 13 000 об/мин с интервалом 250 об/мин. С таким подсказчиком пилот «возьмет самое лучшее» от двигателя, и не вообще, а на каждой конкретной трассе.

Угадывается стремление конструкторов сделать мотоцикл максимально плоским – и они преуспели. Посадка не кажется высокой, хотя от земли до седла 825 мм – это потому, что не приходится, как на широком сиденье, раскорячивать ноги, что «съедает» их длину. Так что водитель ростом до 180 см найдет ее удобной. Разумеется, настолько, насколько удобной можно назвать посадку на спортивном мотоцикле.

Удобство в том числе и в том, что нагрузка на запястья рук и предплечья невелика – тело подпирает топливный бак.

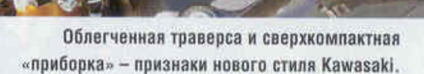
Мотор «оплетен» диагональной алюминиевой рамой (она окрашена в матово-черный цвет). Небольшой угол наклона передней вилки (24°), высокая загруженность переднего колеса, плюс максимальное сосредоточение масс в центре мотоцикла – все это превращает его в высшей степени отзывчивый, управляемый – движешься ли ты по прямой или в повороте.

О поворотах – в деталях. Мотоцикл послушно в них ложится и так же послушно из них выходит. При свешивании внутренняя часть бедра гонщика «вписывается» в форму топливного бака – баку специально придали такую форму. «Анатомичность» бензобака и в другом его участке – оконечности, касающейся живота. Это – для удобства седока при торможении. Между сиденьем и баком большой перепад высот, в силу этого пилоту легко удерживать свой вес, не включать мышцы рук, и в конечном счете, не устать. А ведь фактор усталости порой решает результат в гонке.

Но «десятка» от «Кавы» не только для гонок – мотоцикл оснащен задним сиденьем. Посадка «второго номера», если позволите, «рюкзачного» типа. На первых километрах пути «заплечный груз» водитель не замечает, но уже через де-

сять минут ощущает, что наваливаются десятки килограммов живого веса. Однако пассажир в том не виноват, сами понимаете – чай, не на «классике» его катают. Да и заднему ездоку тоже достается: взобраться на пассажирское место, если седло на высоте 96 см, не так просто.

Высота до передних подножек – 40 см, а значит, они не мешают глубоко закладывать байк в повороте. Шины Michelin Pilot Sport способны удержать аппарат, не «подскользнуться» при любом крене. Резина обеспечивает безукоризненное замедление, чем весьма и весьма помогает тормозам Tokico. Возможности заднего далеко не беспредельны, им следует пользоваться разве что для корректировки скорости хода, скажем, в поворотах. Для экстренного торможения – боже упаси! Максимум – в качестве подмоги



Облегченная траверса и сверхкомпактная «приборка» – признаки нового стиля Kawasaki.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2003
Сухая масса, кг	170
Габариты, мм	2045/705/1115
Высота по седлу, мм	825
База, мм	1385
Дорожный просвет, мм	125
Объем топливного бака, л	17
Макс. скорость, км/ч	290
Время прохождения с места 400 м, с	10,4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	рядный, 4-тактный, 4-цилиндровый
Рабочий объем, см³	998
Тип ГРМ/клапанов на цилиндр	DOHC/4
Мощность, л. с. при об/мин	175/11 700
Крутящий момент, Н·м при об/мин	115/9500
Размерность, мм	76x55
Степень сжатия	12,7
Охлаждение	жидкостное
Система питания	впрыск топлива, с двумя дроссельными заслонками
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Передаточные отношения	1 – 2,533; 2 – 2,053; 3 – 1,737; 4 – 1,524; 5 – 1,381; 6 – 1,304
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, из алюминиевого сплава
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 43 мм/ход 120 мм
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой, центральным амортизатором, ход 125 мм
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска Ø 300 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17



переднему. Что, впрочем, закономерно для экстремального спортбайка, торможение на котором априори обязан выполнять в основном передний тормоз. А его возможности не лишь бы какие: со скорости 60 км/ч до полной остановки ZX-10R проходит 12,5 метра, а это не уступает показателю признанного авторитета среди спортбайков – Yamaha R6. И заметьте: наш испытуемый – более тяжелый «литр», тогда как «эрка»-«шестисотка» массой поменьше. И еще сравните. Разброс результатов после нескольких торможений с использованием только переднего тормоза на ZX-10R не превышает 20 см. Эту погрешность можно отнести за счет «человеческого фактора» – на мгновение раньше-позже нажал рычаг, за счет разницы в градус-другой температуры нагрева резины и т. д. Веду к тому, что тормоз демонстрирует высочайшую стабильность! И уж чисто из собственных ощущений добавлю – и высокую информативность. Кстати, тормоза оборудованы модными сейчас 300-миллиметровыми лепестковыми дисками, а также суппортами с радиальным креплением. Они нынче – неотъемлемый атрибут «литров» последнего поколения.

МНЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛА

Сергей Крапухин – чемпион России 2004 г. по шоссейно-кольцевым мотогонкам в классе Superbike-Motul.



– По сравнению с Yamaha R1, ZX-10R кажется чем-то миниатюрным и куда более подвижным. Мощности мотора в этом Ninja предостаточно, на выходе из поворотов переднее колесо рвется вверх, но стабильность мотоцикла при этом очень высока. И это, заметьте, при отсутствии рулевого демпфера!

Передачи «длинные»: повороты, которые на R1 (2003 г.) проходишь на второй, на «десятке» уверенно выполняешь на первой. Представьте, какое преимущество это дает на выходе из «медленных» и «среднескоростных» поворотов, скорость в которых не превышает 100 км/ч.

На предельных оборотах коробка передач работает точно, а антиблокировочное – проскальзывающее сцепление настолько выверенно «отслеживает» контакт заднего колеса с дорогой, что переключения в поворотах (на первых двух передачах), которые раньше казались невозможными, стали доступны. Не берусь называть, сколько времени за счет этого можно выиграть на круге, но за другое поручусь: пилотировать мотоцикл с такой системой намного проще и... безопасней. Мотоцикл компактный и, я сказал бы, сверхлегкий. Благодаря этому начинать торможение можно позднее, а скорость руления на входе в поворот возросла. Словом, Kawasaki наконец удалось создать хороший гоночный мотоцикл.



Конкуренты	Honda CBR1000RR Fireblade	Suzuki GSX-R1000	Yamaha R1
Размеры, мм	2025/735/1120	2045/715/1135	2065/720/1105
База, мм	1410	1410	1395
Высота по седлу, мм	820	830	835
Сухая масса, кг	179	168	172
Рабочий объем, см³	998	988	998
Мощность, л. с./об/мин	163/11 250	163/10 800	172/12 500
Макс. скорость, км/ч	290	290	290
Запас топлива, л	18	18	18

ПРОТОКОЛ

KAWASAKI ZX-10R Ninja, спортбайк



ДВИГАТЕЛЬ
Широкий диапазон рабочих оборотов и мощности. С таким легко в городе, за городом, а на гоночной трассе он раскрывает весь свой потенциал.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ
Рычаг сцепления легко управляется двумя пальцами руки – от такого не устаешь в «пробке», с ним не ошибешься на старте. Четко работает КП, она с надежной фиксацией передач. Рычаг КП с небольшим ходом, лапка переключения скоростей требует незначительного усилия.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ
Передняя и задняя подвески с широким диапазоном регулировок. Прочность рамы сбалансирована с мощностью двигателя и нагрузками при торможении.



ТОРМОЗА
Предельно эффективны (вот что по-хорошему удивляет: ведь магистрали проведены обычными резиновыми шлангами).



УПРАВЛЯЕМОСТЬ
ZX-10R ведет себя настолько легко и понятно, что в иных ситуациях кажется, что это не «литр», а немного располневший велосипед. Предельно устойчив на максимальной скорости.



КОМФОРТ ПИЛОТА
Гениально устроен сверхмалый лобовой обтекатель: поток встречного воздуха поддерживает корпус пилота на «прогулочных» скоростях и эффективно отводится от пилота в гоночных режимах.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА
Этот мотоцикл не для него.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ
Элементы сконструированы и взаиморасположены предельно плотно, все подчинено главной цели – максимально снизить массу, аэродинамическое сопротивление, обеспечить наилучший контакт между пилотом и мотоциклом на высокой скорости.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ
Приборная панель предельно информативна, в ней все, что нужно в дальней дороге и на треке. Две фары отлично освещают дорогу в темное время суток.



ЦЕНА
Это мотоцикл, которому при жизни суждено стать легендой. А раз так, то разговор о деньгах неуместен.



И здесь тоже модные лепестковые тормозные диски. Но это не слепое подражание: степень «модности» определила сверхэффективность детали.



У 4-цилиндрового 16-клапанного мотора «голос» не из ласкающих слух: выхлоп грубый, хриповатый, с примесью механических шумов (что характерно для многих Kawasaki). Но для спортбайкеров более важны другие свойства двигателя. Поговорим и о них.

Запускается отлично, всегда сохраняет корректную связь с ручкой газа, что в высшей степени важно для пилотажа машины с невероятной мощностью 175 л.с. У мотора плавные реакции на открытие-закрытие дроссельной заслонки. Их две во впускном тракте: одна управляется ручкой газа, вторая – бортовым компьютером. Так имитируется работа карбюраторов типа CV, в которых используется принцип постоянного разрежения. Система, дополненная на выпуске «подпорным» мощностным клапаном, и гарантирует ZX-10R столь прогнозируемое поведение на выходе из поворотов (это показательный момент в характеристике возможностей спортбайка), где фактор контроля мощности и управляемости – определяющий.

На низких и средних оборотах двигатель ведет себя послушно, «корректен и учтив», «считается» с настроением и пожеланиями пилота. Естественно, если сам пилот не хамит и аккуратно крутит ручку газа. Вот мое мнение о моторе по совокупности ощущений от езды в городе: я не встречал другого спортбайковского движка, который, располагая невероятным темпераментом, не изматывает водителя своей мощностью. Если чуть подробнее, то представьте: легко набирающий обороты двигатель и «отзывчивое» сцепление позволяют без опаски двигаться в полуметре от впереди идущего автомобиля и в него не «въехать». Поездившие пилоты понимают, о чем речь: типичная для «спортов» взрывная реакция даже от случайного едва ощутимого поворота ручки газа превращает езду по улицам в изматывающую каторгу... С Ninja – куда спокойнее. И еще, кисти рук не затекают, а ноги с высоких и отнесенных к заднему колесу больше, чем это обычно принято на спортбайке, подножек снимаешь только в момент полной остановки.

...Перечитал только что написанное и понимаю, что технические особенности мотоцикла я невольно «конвертирую» в удобства для пилота – и в соревнованиях, и в покатушках. Но разве это неправильно? Ведь мотоцикл, особенно такой, – не средство передвижения, а роскошь и предмет извлечения удовольствия. Потому и продолжу в том же духе.

Я уже отмечал, что лобовой обтекатель ZX-10R, если на взгляд, как бы куцеват. Но поездив на мотоцикле по-всякому, убедился, что продуманость аэродинамических достоинств нельзя недооценить: малыш-обтекатель позволяет водителю в «открытом» положении двигаться со скоростью 160–170 км/ч – и не сдувает.

С «десяткой» нужно уметь и не лениться работать корпусом и газом. Не умеешь, поленишься – и изменить направление движения сложно. Потому что ZX-10R обладает наистабильнейшей курсовой устойчивостью и на стадии разгона, и после достижения максимальной скорости. Это при его феноменальных 175 «лошадях» и небольшой для этих «лошадей» массе, а также коротковатой базе! По логике, мотоцикл должно было бы «колбасить», «водить» и т. д., и т. п., а он нелогично «стоит». Очень хотел бы дать читателям ответ, что такого напридумали конструкторы – то ли раму «сплели» сверхудачно, то ли настройки работают волшебно... Не знаю и, увы, спросить не у кого: тест проводил в Москве, а «ответчики» – в Японии. Но, собственно, нам с вами нужен результат – каким стал новичок в семействе Ninja. Ответить можно коротко: он – победитель. В Kawasaki вспомнили, как делать гоночные мотоциклы.



СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	1760 руб.
Цена тестируемого экземпляра	€14 600
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

Благодарим мотосалон **«Вулкан Трейдинг»** за предоставленный мотоцикл и экипировку.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

СРЕДНЕГО РАДИУСА ДЕЙСТВИЯ

APRILIA Tuono Fighter, стритфайтер

Год выпуска **2004** | Двигатель **997,6 см³** | Мощность **126 л. с.** | Масса **189 кг** | Максимальная скорость **240 км/ч** | Ориентировочная цена **€14 620**



Он высок, мускулист, поджар, с затаенной злостью. Tuono – такой, чисто городской боец.

И гадать нечего, дизайнеры умышленно лишили мотоцикл боковых обтекателей, чтобы обнажить красоту силы, оставили фрагменты пластика лишь на «морде» и под мотором. То, что обнажено, не стыдно показать народу. Упакованный в легкую диагональную раму V-образный мотор (от RSV1000, между прочим) прикрыт «богатыми» крышками из магниевого сплава. Под бензобаком нагло выпячены бачок с охлаждающей жидкостью и маслобак (система смазки – с сухим картером), вынесена наружу и прозрачная трубка, в которой виден уровень масла. Обычно эти «интимные места» прикрывают. А зачем прикрывать, если красиво! Дизайнеры, работавшие с Tuono, явно не ханжи.

Выхлопные газы, пройдя через выпускную систему Aprilia Racing, преобразуются в рык. Бойцовские наклонности – в генетике аппарата, а потому подняться на заднее колесо, а через сотню метров сделать «стойку» на переднем – любимое занятие Tuonoводов, по крайней мере, тех, кого знаю. У Tuono тот еще характерец: тяга к трюкачеству, склонность к спортбайкерским манерам, а еще и задатки внедорожника. Много в нем намешано, но все «работает». В зависимости от настройки подвесок байк может быть мягким и податливым или «сжатой пружиной» – на выбор. Широкий диапазон регулировок позволяет водителю избежать изматывающей тряски на второсортном шоссе, комфортно чувствовать себя с пассажиром, менять информативность ходовой, сделав реакции мотоцикла гоночными. Например, для езды в городе мне пришлось изменить настройки подвесок на «покладистые» с учетом собственного веса и рваного ритма перемещения – и в конце дня чувствовал себя превосходно. На следующий день, когда по плану теста дело дошло до достижения максимальной скорости и «прописывания» скоростных поворотов, подвески «зажал» – и смог прочувствовать, что из себя представляет «стрит» с двигателем и шасси, унаследованными от спортбайка RSV Mille.

«Генетические» корни явственно проступили при исполнении выкрутасов различной сложности. Передняя вилка гасит колебания на все 100 процентов. «Чувство переднего колеса» на разгоне и торможении очень хорошее. Асимметричный задний маятник «тянет» свою работу так же безошибочно. Благодаря его небольшой массе, «Гром» (так переводится Tuono с итальянского) «железно» держит траекторию и остается абсолютно подконтрольным пилоту, даже при сносе заднего колеса. Под стать маятнику и «партнеры» по сцепке – низкопрофильные покрышки

Dunlop D207RR (размерностью 120/70-17 спереди и 190/50-17 сзади). Они буквально липнут к асфальту даже в поворотах, когда подножки уже чиркают о трассу. Что, шины обрастили присосками?

Подножки водителя расположены высоко, и ноги согнуты больше, чем это принято в классической посадке. А колени «прячутся» в выштамповки узкого топливного бака.

Бак, кстати, вмещает 18 литров бензина. Расход топлива не разорительный: без дозаправки можно покрыть до 300 км пути. Но, конечно же, Tuono не для дальних туров. Не вздумайте даже экспериментировать: эффективной защиты от ветра здесь нет (и быть не может)... Неужто мощь и скоростные задатки «хулигана» сподвигнут кого-то отправиться на нем дальше, чем на сотню-другую кэмэ? Не завидую, особенно тем, кому ранее пришлось поездить в «дальнобой» за рулем Honda Gold Wing или BMW K1200LT – сравнение будет не из приятных.

И вот еще что не советую. Tuono – провокатор, у него резкий характер, но не проявляйте спешку при переключениях передач, не стоит – это вам не мотор-рядник: V-твин набирает обороты не столь быстро. Если вы до сих пор оставались в стане заядлых поклонников «японцев», учтите, что у «итальянца» процесс смены передач длится чуть дольше. Это не недостаток. Тем более, что сцепление с пневмоусилителем сглаживает эту непривычную особенность. Ход лапки переключения передач совсем небольшой... А вот то, что я отношу к недостаткам. Включение нейтральной передачи при остановке мотоцикла иногда вызывает затруднения.

Но с «итальянцами» почти всегда так. Они предлагают «жесткие» коробки передач, уверенные «низы», напористую «середину» в спектре оборотов коленвала. И вибрации. Но мотор Tuono – ис-



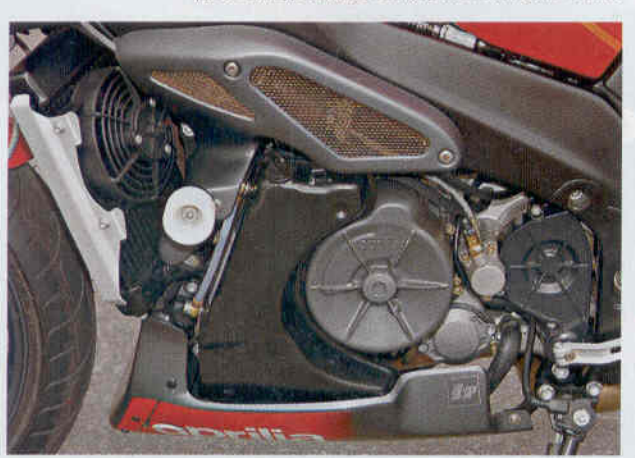
Многофункциональная «приборка» скрыта от сторонних глаз под миниатюрным обтекателем в стиле «мини-бикини».

В нем тяга к трюкачеству, спортбайковскому стилю езды, задатки внедорожника... Но все «работает».





Ролики на маятнике для подкатной подставки под заднее колесо (на фото вверху), боковые защитные слайдеры и магниевые крышки (фото внизу) входят в стандартное оснащение Tuono.



ПРОТОКОЛ



ДВИГАТЕЛЬ

V-образная «двойка» особенно хорошо тянет в зоне средних и высоких оборотов. Низкий уровень вибрации. Умеренный расход топлива. Эффективная система охлаждения.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Сцепление информативно, необходимое усилие на рычаг сцепления невелико. Работа коробки скоростей неидеальна, шестая передача не используется вовсе.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Ни с тем, ни с другим сложностей не возникало. В модификации Tuono Racing производитель предлагает аналогичную ходовую часть с подвесками Ohlins Racing.



ТОРМОЗА

Два передних 320-миллиметровых тормозных диска обеспечивают эффективное замедление. Усилие на рычаг переднего тормоза, а также лапку заднего невелико. Армированные шланги помогают обеспечить абсолютную обратную связь.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

В целом – на «пятерку». Небольшой радиус разворота. Мотоцикл предельно устойчив при движении с минимальной скоростью.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Все в порядке до 200 км/ч.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

См. предыдущий пункт.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Эргономика продумана до мелочей, управлять мотоциклом удобно.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Многофункциональная приборная панель выглядит современно. Степень освещения дороги сопоставима с показателями лучших спортивно-туристических мотоциклов, вроде Honda VFR и Suzuki DL1000 V-Storm.



ЦЕНА

Классу мотоцикла, а также высокому качеству сборки и оснащению цена вполне адекватна.

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	1260 руб.
Цена тестируемого экземпляра	€14 620
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2002
Сухая масса, кг	189
Габариты, мм	2070x800x1169
Высота по седлу, мм	820
База, мм	1415
Просвет, мм	130
Объем топливного бака, л	18
Макс. скорость, км/ч	240
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	V-образный, 2-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	997,6
Тип ГРМ/клапанов на цилиндр	DOHC/4
Мощность, л. с. при об/мин	126/9500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	101/7250
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	97x67,5
Степень сжатия	11,8
Охлаждение	жидкостное
Система питания	впрыск топлива
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне, с пневмоусилителем
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, из алюминиевого сплава
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 43 мм, ход 120 мм
Задняя подвеска	маятник, с центральным амортизатором, ход 135 мм
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17





Девиз Aprilia – чувство стиля во всем, даже в мелочах.

Крупный радиатор системы охлаждения, плюс нижний масляный радиатор – с таким набором двигатель не перегревается никогда.

ключение: у него два балансирных вала, которые вибрации гасят. Есть у двигателя и такая особенность: ускорение при старте с места произойдет более динамично, если поворачивать ручку газа не резко, а постепенно. Тогда реакция двигателя, если перевести ускорение в график, выглядит линейным, а не с провалом вначале.

Прямая посадка за рулем, как благоприятное условие для облегчения маневрирования, а также 130-мм дорожный просвет – признаки байка для города. И другие: рулевой демпфер, боковые защитные слайдеры, ролики на маятнике для подкатной подставки под заднее колесо, плюс броский дизайн. Не могу не отметить – высокое качество сборки. По сумме составляющих и получается – стритфайтер.

Благодарим компанию «**Италмото**» за предоставленный мотоцикл.



BALTMOTORS BM-ACTION 50, скутер

Год выпуска **2004** | Двигатель **49 см³** | Пробег **250 км** | Ориентировочная цена **$ 900**

Лев ГАРЯЕВ, фото **Анатолия ЕПИФАНОВА**

ВТОРОЙ, БЛИН!

После того как на этом калининградской сборки скутере (а на самом деле, он китайский) сломался передний тормоз (см. «Мото», № 6–2004), дилер прислал новые детали, чтобы заменить поврежденные. Мы решили отремонтировать «табуретку» сами, а заодно – все равно скутер разбирать – оценить качество заводской сборки. Стали снимать погнутую реактивную тягу... Ба! Вместо стальных втулок на болтах, соединяющих тягу с ухом (которое как раз и оторвало) тормозной платы и с пером вилки, обнаружили (только не падайте со стула) толстенный слой изоленты! No comments! Натуральный «совковый» способ! Теперь стало понятно, почему оторвало ухо: болт под нагрузкой перекосился, и хрупкий алюминий не выдержал скручивающей нагрузки.

За полчаса мы заменили поломанные детали на новые и после вынужденного долгого перерыва продолжили тест. Поначалу, пока колодки не притерлись к барабану, тормоза были очень вялыми, однако после сотни километров в городском потоке стали довольно цепким (не сравнить, конечно, с дисковыми, но если принять во внимание крохотный диаметр тормозного барабана, действовали более чем неплохо). А если чуть «подыграть» корпусом, на хорошем асфальте можно исполнить даже некоторое подобие «стоппи».

Через 20 километров езды по городу на руле появилась странная вибрация. Еще через 25 руль просто стал ходить ходуном, а скутер начал выписывать синусоидальную траекторию.

Остановился, смотрю: гайка оси переднего колеса раскрутилась, и колесо начало «жить отдельной жизнью» от рычагов подвески. Ну, думаю, сам виноват – наверное, после ремонта тормоза забыл затянуть. Остановил проезжающую машину, попросил ключ, закрутил гайку оси.



Чтобы ось не раскручивалась, ее гайку пришлось законтрить.

Думал, на этом проблемы прекратятся. Как бы не так! Ситуация точь-в-точь повторилась еще через 20 километров. Разозлившись, я законтрил злосчастную гайку оси переднего колеса еще одной гайкой. После этого ничего не откручивалось. После того, как общий пробег скутера приблизился к отметке 250 км, мотор стал все хуже и хуже заводиться «на холодную», а вскоре и вовсе перестал подавать признаки жизни. Но мы не лыком шиты! После «инъекции» в диффузор карбюратора нескольких миллилитров бензина движок моментально ожил. Наиболее вероятная причина его безобразного поведения – вышел из строя электромагнитный клапан пускового обогатителя карбюратора. ...Но откуда и почему эта «засада», проверю в следующий раз – сейчас он мне и без того надоел со своими выходками.

Итог: хорошо, если случившиеся поломки – единичный случай брака. Если не единичный – скутер опасен для пользователя. Верный способ борьбы с такой халтурой – ужесточение мер контроля за качеством при производстве продукции.

О том, как в дальнейшем проявит себя скутер, – в ближайших номерах «Мото».

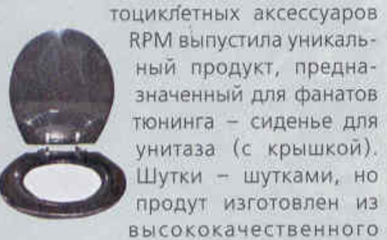
СТАТИСТИКА ПЕЧАЛИТ: СТАРЕЮТ БАЙКЕРЫ...

Все чаще жертвами аварий с участием мотоциклов становятся не молодые байкеры, а убеленные сединою «деды». По статистике, опубликованной в США, все чаще гибнут мужчины старше 40 лет. Если в 1990 году лишь в 15% аварий погибали 40-летние и старше, то в прошлом – 46%, а средний возраст жертв вырос с 29 до 38 лет. В прошлом году с жизнью расталось в три раза больше 50-летних и старше, чем молодых.

Ученые пока не дают объяснений причин явления. В качестве возможных называют возросшее количество байкеров «в возрасте», выезд на дорогу «под градусом», нежелание надевать шлем. Естественно, возраст сказывается: координация и скорость реакции лучше не становятся.

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ ТЮНИНГ

Известная американская компания по производству тюнинговых мотоциклетных аксессуаров RPM выпустила уникальный продукт, предназначенный для фанатов тюнинга – сиденье для унитаза (с крышкой). Шутки – шутками, но продут изготовлен из высококачественного карбона (петли крышки – хромированные) и стоит $195. Заказы посыпались валом: производство пикантного аксессуара уже загружено на несколько месяцев вперед.



КОНДИЦИОНЕР ДЛЯ РАЙДЕРОВ

Израильский физик Глен Гуттман изобрел кондиционер для установки на мотоцикл. Это электронное устройство питается от аккумулятора, оно легкое, помещается в багажник. Через резиновую трубку поток холодного воздуха направляется в специальный жилет, надетый под курткой мотоциклиста, и распространяется по телу.

Гуттман заявил, что инвесторы уже вложили в разработку и изготовление прототипа $500 000. В продажу спасительное для мотоциклистов устройство поступит в середине следующего года. Но стоить будет явно недешево – нескольких сотен «зеленых».



Денис ПАНФЕРОВ (DEAN), Москва, фото Константина ЯКУБОВА

ЗАХОД НА ПОСАДКУ

ЛЕТО 2000. МОСКВА, ХОДЫНСКОЕ ПОЛЕ

Ходынка еще была летным полем, а не спальным, как теперь, районом, на поле – трасса, на трассе – чемпионат по ШКМГ. Доминирующий тип моторов – рядная «четверка». Среди этого многоцилиндрового стада появилась большая «двойка», в ней из тюнинга – только Akrapovic Evo Titaninum 2-в-2 вместо штатных глушителей. Закрываем глаза, слушаем. Вот мимо проносится «циркулярная пила» – Yamaha R6. Вот из-за поворота появилась «дрель» – это наверняка R1… Звуки привычные, знакомые любому мотоциклисту и не вызывающие недоумения. Но вот нарастает, перекрывая все звуки, могучий басовитый рык «тяжелого винтового бомбардировщика». Все в смятении: зачем совершать заход на посадку на аэродром по время проведения гонки?.. Через полторы минуты звук снова наваливается. Наверное, с первого раза сесть не удалось – пришлось сделать кружок в воздухе. Когда же «посадка» повторяется в третий раз, любопытство заставляет открыть глаза. Это не бомбардировщик – это красный VTR1000-SP1, на нем – Ричард Гудвин (царствие ему небесное!).

Так я впервые услышал этот мотоцикл. Величавая песня его мотора запала в душу зернышком и начала прорастать.

ОСЕНЬ 2001 ГОДА, МИНСКОЕ ШОССЕ, НЕДАЛЕКО ОТ МОСКВЫ

В зале мотосалона стоит VTR1000-SP1 с пробегом «ноль». Я его ощупывал минут тридцать: и посидел, и зеркала под себя настроил, и рычаги понажимал, и ноги на подножках примерил, и со всех ракурсов осмотрел… Нравится. Очень! Смешно мотоцикл смотрится спереди – будто актер сбежал со съемочной площадки анимэ. Глаза большие и удивленные, а нос впалый – типичный мультипликационный японец… Но цена была неподъемная.

Но вот рождественская новость: именно этот мотоцикл отдают за $9500. Скребу по сусекам, беру в долг, изыскиваю резервы – лечу!.. Опоздал. Такие подарки подолгу не залеживаются. Ценителей хватает.

ЗИМА 2002, МОСКВА, МЕТРО АКАДЕМИЧЕСКАЯ

В Москву едет SP1 2000 года выпуска, пробег – 15 тыс. км, никакого тюнинга и гоночного прошлого! После долгих и нудных торгов удалось цену скинуть ниже 9 тысяч. Опять сусеки, резервы, «зеленая котлета» в руках… И опять ушел!

Возникает вопрос: если эти мотоциклы так хорошо продаются, то почему их так мало на улицах?

ОСЕНЬ 2003. ДОМА У ЭКРАНА МОНИТОРА

Росток пробил почву и потянулся к солнцу. «Котлета» перевязана бумажной лентой с надписью «RVT» и толстеет с каждой зарплатой. Найден поставщик, готовый выполнить мой заказ, привезти на тарелочке с голубой каемочкой. Диктую: мотоцикл хочу в американских цветах (RVT1000R-RC51)! Ало-серебристым он выглядит намного богаче, чем европейско-японские черно-красный (SP1) или белый (SP2)… Параллельно трижды в день «сканирую» все предложения (по сайтам Интернета), в которых проскакивают неплохие варианты. Нашел такой сайт – американский. Мотоциклы здесь аукционные. Пока обрабатывал разные варианты предложений, учился участвовать в аукционах и ругаться с продавцами. Поиски длились с октября до Рождества. Только под самый праздник, когда вся Америка готовилась к застолью и людям было не до мотоциклов, я выиграл аукцион – выставленного на торги красавца 2003 года выпуска с пробегом всего 350 миль. Янки из Канзаса купил его, а по пути домой не справился с управлением. Ущерб: обе фары, передний пластик, зеркала, лобовое стекло и небольшие царапины на правой боковине. Все «железо» – в порядке.

Пока мотоцикл плыл и ехал в Россию, на том же самом сайте нашел многое из недостающих деталей (фары, пластик) и кучу деталей для тюнинга за 30–60% от магазинных цен. Так и получилось, что мотоцикл я себе купил в Америке, по Интернету.

ВЕСНА 2004. АСФАЛЬТ

В этой рубрике – «Не понаслышке» – мотоциклы принято хвалить. Оно и понятно: кто станет ругать то, что выбрал сам. Но я начну с «минусов».

Главный недостаток – седло. Жесткое, как гимнастический брус, и такое же по форме. Жалея себя, любимого, я заказал седло фирмы Corbin, оно абсолютно иной формы – широкое и плоское, хорошо распределяет нагрузку по большей площади контакта с телом и, даже не будучи особенно мягким, остается удобным. Последующие прохваты по 1600 км в день в том убедили.

Второй недостаток: в работе системы впрыска топлива на 3800 об/мин – как раз в начале зоны средних оборотов – обнаружился небольшой «затык». Выражается он в некоторой «нервозности», заторможенности реакции газа на открытие дроссельной заслонки, а также подергиваниях при переходах «через» эти обороты. Заметил эту ерунду, когда сел



на мотоцикл в первый раз, но после 30 минут езды пообвыкся и перестал обращать внимание. Смиряются же владельцы Ducati с фирменным звуком «ведро с гайками», а владельцы Yamaha – с угаром масла! Вот и я считаю, что это не криминальный «минус», а особенность – и просто адаптируюсь к ней.

Мотоцикл неудобно катить задним ходом, если идешь сбоку от него – не за что схватиться правой рукой: ни ручки для пассажира, ни выступов на хвостовом обтекателе. Мелочь, а неприятно. На этом перечень недостатков исчерпан.

Если изучать технические характеристики, то вообще непонятно, зачем люди покупают SP. Он на 13 «лошадей» слабее, чем Fireblade 929, и на 25 килограмм тяжелее, «поедает» в полтора раза больше бензина и неудобен по посадке, но при этом ощутимо дороже. Беда этого мотоцикла в том, что он доступен по цене, в отличие от его предшественника Honda RC45 или Yamaha R7. Вы встречали хотя бы один ругательный отзыв на Honda NR750 за $50 000? Вот я тоже не видел. Если бы SP стоил 25 «килобаксов», то к нему относились бы с большим пиететом, которого этот аппарат реально заслуживает – ибо рулится он божественно! Твердый и жесткий, как скала, RVT «пишет» траектории, словно трофейный циркуль



Роторный рулевой демпфер Scotts компактен и прекрасно работает.

из канцелярии вермахта, с безотказностью швейной машинки Zinger, изъятой в том же здании этажом ниже. Ровный, без «подхватов» мотор по-часовому точно откликается на поворот ручки газа, передачи переключаются четко и без ложных нейтралей, тормоза дозируются с ювелирной точностью. Мотоцикл изначально проектировался под установку гоночного кита (комплекта для подготовки мотоцикла к гонкам) и «снятие» 170–180 л.с. с заднего колеса. Поэтому запас прочности в моторе и раме при езде в «стоковом» исполнении неимоверный!

Как скальпель в руках классного хирурга, этот мотоцикл прорезает поток машин, не оставляя им никаких шансов ни в пробках, ни на пустой дороге. Аппарат узкий, подвижный, как гепард. Посадка очень компактная: ноги не приходится раздвигать в стороны, бак настолько короткий, что сумки на него приходится класть поперек. Если пересесть с RVT на Fireblade или литровый «джиксер», то первой мыслью будет «что за спорт-турер мне подсунули»?! 199 килограмм сухой «паспортной» массы «растворяются» с первым же щелчком коробки передач. В S-образных поворотах он «перекладывается» от слайдера к слайдеру одним коротким движением руля. Благодаря своей «худосочности», углы наклона в поворотах не ограничены ничем, и до земли коленом «тянуться» не надо – она уже тут. И контролировать небольшие сносы «кормы», упираясь коленом в асфальт, становится обычным делом. Для этого не нужны «быстрые» трассы – слайдеры можно затереть даже на тесном картодроме. Рекомендую разориться на рулевой демпфер: выход из поворота с болтающимся в воздухе передним колесом перестанет быть предметом мечтаний, а неизбежный «вобблинг» на приземлении – это плата за небольшой вылет передней вилки.

Бытует мнение, что на «чистокровных» спортбайках нельзя путешествовать. Это неправда. После небольших доработок (седло – Corbin, ручки руля – с



Главный цилиндр Magura обогатил информативность тормозов.





Привет от супербайка: жесткие подвески и цепкие тормоза.

подогревом, высокое стекло Racing, сумка на заднее сиденье, автосмазчик цепи Scottoiler) он превращается во вполне комфортабельный турер, способный за один день заехать далеко за линию сгиба карты автодорог Европы, хранящейся в прозрачном кармане сумки на баке. Две поездки к морю и пивной тур в Чехию доказали: мышечных болей и неудобств нет. Пробег от заправки до заправки – от 150 до 240 км, многое зависит от темперамента ездока. Комфортная скорость по обычным дорогам – 150–160 км/ч, по хорошему покрытию можно долго ехать «за двести», совсем не напрягаясь.

Большой крутящий момент на заднем колесе, резкий отклик на поворот ручки газа и злые тормоза формируют строгий запрос к резине и цепям. За сезон (прошел 20 000 км) «спилил» три задних покрышки, две передних и одну цепь. И это без регулярных тренировок на треке – в основном на улицах города и в путешествиях. Так что заложите эти «расходники» в бюджет заранее.

Кстати, о «злых» тормозах: не экономьте на колодках! Используйте или оригинал, или – Nissin Sintered Gold. Тормозов точнее и резче я на других мотоциклах пока не встречал. Оторвать заднее колесо от земли можно практически на любой скорости. У них хватало «сил» на «стоппи» даже после 10–15 кругов по треку, после которых тормоза сильно разогреваются и, по идее, должны были стать «ватными».

ПРОСТО МЫСЛИ

Езда на мотоцикле с рядной «четверкой» – это общение с истеричной тещей: орет как потерпевшая, нервничает и поздно просыпается. Езда на «литровой» «двойке» – общение с уверенным в себе мужчиной. Его слову можно доверять, и он тебя не подставит и не подведет. Тема «рядников» для меня закрыта. Они остались в прошлой жизни. «Welcome to the real world» – ©Morpheus*.

*Кинофильм «Матрица».

Общие данные: модель – Honda RVT1000-R/RC51 ■ год выпуска – **2003** ■ сухая масса – **199 кг** ■ колесная база – **1420 мм** ■ емкость бензобака – **18 л**. **Двигатель:** 2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный ■ рабочий объем – **999 см³** ■ система питания – впрыск топлива ■ макс. мощность – **139 л. с.** при 10 000 об/мин ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – диагональная из алюминиевого сплава ■ передняя подвеска – телескопическая вилка перевернутого типа с полным набором регулировок ■ ход колеса – **130 мм** ■ задняя подвеска – с моноамортизатором, прогрессивной характеристикой и полным набором регулировок ■ ход колеса – **120 мм.** **Тормоза:** передние – 2 диска Ø **320 мм**, 4-поршневые скобы Nissin ■ задние – один диск Ø **220 мм**, 1-поршневая скоба.



900 «КУБИКОВ» ВНУТРИВЕННО

В модельном ряду американской компании Polaris появился новый снегоход – Fusion 900. Мощный двигатель, под стать ему подвеска, безукоризненно работает система рулевого управления. Нет сомнений: он предназначен для «закачки в кровь» адреналина, причем в сверхвысоких дозах.

«После пары часов агрессивного катания на снегоходе все тело болит так, будто ты неделю пахал в соревнованиях по пятиборью», – как-то сказал мне бывший пятиборец. Но это – не о Fusion 900. Чтобы меньше нагружать мышцы пилота, специалисты из Polaris Industries придумали простую, как штыковая лопата, но эффективную штуку – «систему выбора положения водителя» Rider Select. Американский журнал «Supertrax» назвал эту систему «технической инновацией года». Это подход, не имеющий аналогов: положение руля регулируется по дуге на 15 см – и этого достаточно! Отведя руль назад, можно откинуться и расслабленно «поруливать» на прямой. Отведя до упора вперед, сидишь в позе, позволяющей без труда вскочить на ноги на полике сноумобиля. Названия положений говорят сами за себя: Attack, Comfort, Control. Всего регулировок руля семь – под водителя любого веса и габаритов.

Правильная посадка – это хорошо, но посредством чего снегоход воспринимаешь чувственнее всего? Правильно, посредством сиденья. У Fusion оно сделано совсем не по-простецки. Спереди его профиль подогнан под экстремальную езду. Когда же пилот едет «прогулочным шагом» и может откинуться, то почувствует, что сзади шире и мягче.

Чего еще желать от снегохода? Есть чего: чтобы был классный двигатель. У 2-тактного мотора Fusion объемом 866 см³, в сравнении со своим меньшим 800-кубовым собратом, на 11% больше мощность и на 18% – крутящий момент. «Внутренности» новых радиаторов (а их два – один спереди, один – сзади) выполнены так, что жидкость по ним протекает в турбулентном режиме, за счет чего охлаждение происходит интенсивнее. Трубки системы проходят и по периметру подножек – и на них не намерзает лед. Передний радиатор эффективно охлаждается набегающим потоком морозного воздуха!

Автомобилистам не надо рассказывать об экономичности, приемистости и экологических достоинствах мотора с непосредственным впрыском. На снегоходы Polaris устанавливают особую, «продвинутую» систему Cleanfire. Ее электропитание не зависит от уровня заряда аккумулятора. Благодаря четкой работе системы впрыска обеспечиваются быстрая «раскрутка» двигателя, а также надежный запуск при любых погодных условиях. Задний ход включается не совсем обычно: после нажатия специальной кнопки обороты коленвала падают до нуля, затем вал начинает вращаться в обратную сторону.

Обе подвески тоже «заточены» по-особому. С виду передняя – обычная, на А-образных рычагах. Такие на снегоходах не редкость. У нового Fusion 900 лыжа при ходе подвески вверх-вниз остается параллельной земле (у снегоходов-конкурентов она от горизонтальной плоскости отклоняется). За счет этого Fusion 900 «рулится» лучше, его управляемость стабильнее. Лыжи из пластика облегчены на 700 граммов. Меньше вес – лучше работают подвески. В задней установлено два амортизатора, передний – газонаполненный.

Fusion 900 конструкторы наделили спортивными чертами. А раз так, подумает кто-то, то с него, чтобы облегчить, сняли все лишнее – так обычно и делают. Но нет, этот снегоход не аскетичен. Герметичный багажник сохранит сухими бутерброды, одежду, карту с компасом и все, что в нем лежит. Розетка на 12 В, если понадобится, зарядит навигатор GPS или сотовый телефон.





Многофункциональная панель приборов по информативности не уступает автомобильной.

Положение руля регулируется по дуге на 15 сантиметров.

Дизайн в современном снегоходе не только эстетический элемент, но и важная функциональная составляющая. Передняя часть Fusion 900 сделана так, что защищает водителя от ветра и снега. Чтобы быть хозяином положения в любых условиях, нужно знать, как себя «чувствуют» органы жизнедеятельности снегохода. Для этого разработаны особый дисплей и «информационный центр». Чтобы узнать, с какой скоростью едем, нажимаем на кнопочку – дисплей загорается красным. Еще раз нажимаем кнопку – окрасится синим и покажет частоту вращения вала двигателя. А еще на него выводятся данные о температуре двигателя и уровне топлива. Если после поездки друзья не поверят вашему рассказу о том, что вы гнали в каком-то невообразимом темпе, вы их убедите – выведите на экран показатель максимально достигнутой скорости. Есть счетчик пройденного пути, а не прозевать очередное ТО поможет счетчик моточасов.

Производители сноумобилей редко уделяют должное внимание силе света фар. Это – о производителях других снегоходов – но не Fusion! Здесь применена новая система SnowBeam, выполненная по автомобильному типу. В фарах четыре лампочки: две светят в даль, две – перед передними лыжами. Если угодно, назовите это ближним и дальним светом.



По-настоящему Fusion 900 раскроет вам свои возможности по прошествии первой недели после покупки. И тогда будьте осторожны: сильный зверь не терпит проявлений слабости, неуверенности и чрезмерной самонадеянности.

Денис ЛЕОНИДОВ, фото предоставлены компанией «Брандт» (С.-Петербург)



ВНЕ ФОРМАТА

YOSHIMURA X-1

Возможность развить скорость 320 км/ч и мощность на четверть большую, чем у любого серийного спортбайка в мире, – таким в 2000 году представляли себе инженеры Yoshimura идеальный дорожно-спортивный мотоцикл.

Даже немногие из тех, кто хорошо знаком с продукцией этого японского концерна (известного по производству выпускных систем и деталей для тюнинга спортивных мотоциклов), знают, что иногда Yoshimura балует своих поклонников эксклюзивными супербайками, изготовленными на основе моделей Suzuki. Вот и на сей раз, создавая очередной шедевр, названный «Х-1» – самый быстрый мотоцикл для шоссе (во всяком случае, в этом уверяют его конструкторы), в качестве «донора» взяли серийный Suzuki GSX1300R Haybusa.

Впрочем, от него мало что осталось. Прошлись по обтекателям – заменили на карбоновые, а форму «перелицевали» с расчетом под возросшие мощность мотора и скорость 320 км/ч. Чтобы лучше отводить тепло от радиаторов системы охлаждения, в боковых обтекателях появились дополнительные вентиляционные окна. Место штатного бензобака занял легкий и более вместительный алюминиевый, ведь аппетит «старого нового» мотора улучшился. Еще бы, теперь у него 193 л. с. против 175 л. с. в заводском исполнении! Чтобы поднять мощность, расточили и отполировали впускные и выпускные окна в головке цилиндров, клапаны (их масса уменьшилась), распредвалы и поршни заменили на тюнинговые. Дабы двигатель мог «дышать полной грудью», применили воздушный фильтр с меньшим сопротивлением, а на выпуске установили прямоточную титановую выхлопную систему с глушителем из карбона.

В результате всех этих доработок удалось значительно повысить максимальные обороты и крутящий момент двигателя и, что не менее важно, в исполнении Yoshimura мотоцикл «сбросил» целых 17 кг. Похоже, в таком виде он готов к сражению с любым соперником.

Выверенная аэродинамика и модифицированные подвески дают возможность двигателю в полной мере выложиться на длинных прямых и в поворотах, и, по словам людей знающих, которым повезло поездить на Х-1, по поведению на дороге мотоцикл скорее напоминает экстремальные спортбайки, чем сильно отличается от стандартного GSX1300R Haybusa.

Все рассказанное об этом уникуме – из информации тюнинговой компании, которой, впрочем, нельзя не доверять – не новичок на рынке, который зря болтать не станет. Но соответствует ли информация действительности, утверждать не беремся. А рассказали о мотоцикле по поводу: один экземпляр Yoshimura Х-1 появился в Москве в салоне «Mr.Moto». Готовы предоставить страницы журнала для рассказа о мотоцикле того, кто его приобретет, поездит на нем и затем вынесет свои суждения. ⏮

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото **Георгия САДКОВА**







Краткая техническая характеристика Yoshimura Х-1: сухая масса – **198 кг** ■ двигатель – рядный, 4-цилиндровый ■ мощность – **193 л. с.** при 10 000 об/мин ■ крутящий момент – **142,5 Н·м** при 8000 об/мин ■ максимальная скорость – **320 км/ч** ■ запас топлива – **24 л.**

DRAGS & RACING GROSSETO

Счастливый владелец La Chica производит символический «бёрнаут». («... Страдает!» – сказали бы некоторые малообразованные типы, а мы ж с вами видите какие продвинутые – «бёрнаут»!)

Дмитрий ДОЛЬНИК, фото DRAGS & RACING

VIVA IL TRIONFO!

Кто осмелится спорить с тем, что итальянцы знают толк в мотоциклах?.. Может, ты, толстый? Или ты, умник в очках? Чего притихли! То-то... (И хотя в зале раздаются громкие выкрики «Я! Я буду спорить!», а кое-кто даже нагло размахивает японским флагом, лектор их игнорирует, делает вид, что не слышит и в упор не видит.) «Апеннинский сапог» увяз в мотоциклизме по самые... Крепко, короче, увяз. При всем при том в ура-патриотизме итальянцы не замечены – ценят по достоинству как родную мототехнику, так и импортную. Если она того стоит.

Вот взять Triumph, к примеру. Тут хоть итальянец, хоть преклонных годов негр (извините, афроамериканец) – любой согласится, что аппараты эти серьезные и интересные, а уж о культовости самой марки и говорить нечего. А раз вещь хорошая, ее можно: а) испортить; б) улучшить. В этих двух направлениях и работают мастера тюнинга (правда, они сами всегда уверены, что только улучшают). Есть и третий путь: в) уничтожить. Тут и без тюнингеров специали-



El Tiburon. «Акула» во всей своей хищной красе. В прежней жизни – Daytona образца 1998 года.

Хвост в стиле MV Agusta F4, водруженный на La Chica – бесспорный хит, который используют сегодня многие тюнеры.



стов хватает, поэтому останавливаться на нем сейчас не будем.

Triumph с энтузиазмом тюнингуют не только на просторах родного Альбиона. В Германии этим достойным ремеслом занята целая группа товарищей – SBF, LSL, Big-Bike, Miller, O wie M, Stepkowski, в Австрии – Ossimoto и Schnaller, во Франции – Mecatwin и Bike Colors. Италия, сами понимаете, тоже не стоит в сторонке, потупившись и теребя платок. Тамошний «триумфовский» представитель Numero Tre, например, предлагает свою «официальную» тюнинговую программу. Но куда интереснее то, что вытворяют «независимые эксперты». Об одном из которых мы сегодня и поведаем.



Дино, восседающий на своей «Удаче» (Suerte). Трудно поверить, но это был обычный Harley-Davidson Night Train. Обратите внимание на вновь входящие в моду «зи-бары» (Z-bars, рули в форме двух букв «Z»).



Дино Романо и его компания с лаконичным названием Drags & Racing, базирующаяся в Гроссето, широко известны в узких кругах («всемирно известны в Марьиной роще»), так как тюнингом занимаются вот уже более двадцати лет. За этот срок можно не одного зайца выучить ездить на велосипеде.

Как и многие другие итальянские «препарациони» (тот же Филиппо Барбакане из Firestarter Garage – см. «Мото» №8-04), Дино не гнушается кастомайзинга в американском стиле и одинаково успешно строит как кафе-рейсеры со стритфайтерами, так и дрегстеры, чопперы и прочие американские штуковины (а чего комплексовать – лучшие вестерны, если уж на то пошло, в Италии сняты).

Дино изваял целый ряд удачных кастомов, многие из которых засветились на страницах специализированных европейских изданий. На переломе веков акцент в творчестве Дино Романо сместился от явных американизмов в сторону стритфайтеров. К ним-то, родимым, он и тяготеет в последнее время. Случается, у него и Yamaha в этом стиле, а то и новейший Buell Lightning XB12S 2004 модельного года, но главное направление – Triumph и еще раз Triumph! Чем, собственно, компания Drags & Racing в наши дни и знаменита, хотя на эмблеме ее по-прежнему красуется профессиональный дрегстер.

Излюбленный объект посягательств Дино Романо – 955-кубовый Speed Triple («стоковые» 110 либо – после 2002 года – 120 л. с., а с комплектом Power



Valeno – образец кастомайзинга Harley-Davidson от Дино Романо. Актуальный нынче «антихроминг» – черный матовый руль, черные матовые «стволы» выпускной системы Vance & Hines... Зверское заднее колесо – от известной немецкой конторы Rick's Motorcycles.

Commander III и «нулевыми» воздушными фильтрами – до 132 л.с.). Эту тему в Drags & Racing интерпретировали многократно: La Chica, La Nina, Loca, El Terible, Azul, Nada, Ventura, Cielo, A Donde? (вот ведь какое хорошее название – «Куда?», исп.).

«Триплами», конечно же, дело не ограничивается. Раз уж «подсел» Дино на «трехстволки», запросто тюнингует и другие модели Triumph. Особенно эффектна «Акула» – бесхвостый «стантрайдинговый» аппарат El Tiburon. Есть еще Trudy, Linda, Pato и Soltera.

Drags & Racing, кроме постройки по заказу тюнинговых аппаратов, предлагает на рынке, как это принято у всех серьезных контор такого профиля, свою «линию» комплектующих. Это тормозные системы, глушители, звездочки, рули, эргалевые траверсы, педали, карбоновые и алюминиевые крылья, обтекатели-бикини и даже собственные «пауэр-коммандеры» (выпускающиеся, разумеется, в тесной кооперации с Dynojet).



La Nina. И это – «Девочка»? Что они за афродизиаки принимают в своем Средиземноморье?

Pato. Подмарафеченное ретро на основе Thunderbird Sport 1998 года.



Больше ничего вразумительного вытянуть у Дино не удалось (несмотря на то, что я знаю добрую дюжину слов по-итальянски, а он, похоже, столько же по-английски). Согласен, Дино, – красиво. Я бы сказал даже сильнее – романтично: «Девочка», «Девушка», «Незамужняя женщина», «Чокнутая», «Утка», «Шлюха»… Красота спасет мир, как говаривал Федор Михайлович, глядя в зеркало…

Автор выражает благодарность **Дино РОМАНО** за предоставленные фотоматериалы.

Loca. Как вам защита фар? Мало ли где придется носиться – она ж «Чокнутая»!

Немного лирики. Вы заметили, что почти все мотоциклы, построенные Дино, несут «женские» имена. Это что ж выходит? «Триумфы» подверглись богопротивному «секс-ченджу» – операции по перемене пола? Ну что ж, вполне в итальянских традициях – считать автомобиль или мотоцикл предметом (существом?) женского рода. Вот только названия почему-то сплошь испанские. Отчего так? «А потому что красиво!»

Будни тюнингера. Притом итальянского (см. верстак, пол), а не немецкого. И не нашего (см. верстак, пол)…

Если бы стритфайтеры и прочие «нейкеды» здесь снимали в движении, это можно было бы назвать своего рода порностудией. А так все чинно-благородно – высокая эротика.



ХАМЕЛЕОН

Дмитрий **КОРЗУН**, Москва,
фото **Алексея МЕЛИХОВА**

Вспомнил студенческие годы, поездки на «Явах»... Не удержался от соблазна – отправился покупать мотоцикл. Приглянулся «Урал-Вояж». Слегка путаясь в рычагах-педалях-ручках (все же 20 лет простоя!), вернулся домой за рулем.

Мотоцикл всем хорош: басовитым выхлопом, обилием хрома, и даже лязг и скрежет при переключении передач, отдаленно напоминающие звук гусениц надвигающегося танка, тоже нравились. Единственное, что не устраивало, – «Урал» заваливался на бок в поворотах на небольших скоростях. В мотосервисе успокаивали: это дефект всех «Вояжей».

Не успокоили... Мне, выпускнику автодорожного института, негоже было мириться с этим безобразием – принялся за работу. На мой взгляд, валкость «Урала» вызвана тем, что в нем высоковато расположен центр тяжести. Чтобы его понизить, нужно сделать раму компактнее. Вырезал верхнюю трубу, изготовил жесткий сдвоенный «хребет» из бесшовных труб, усилил его косынками. Он расположен ниже штатной трубы на 135 мм. Чтобы из переделанной рамы можно было вынимать двигатель без излишней возни, сделал «хребет» съемным – он крепится к раме приваренными к его концам мощными фланцами с захватами типа «ласточкин хвост».

Опустить сиденье мешал громоздкий

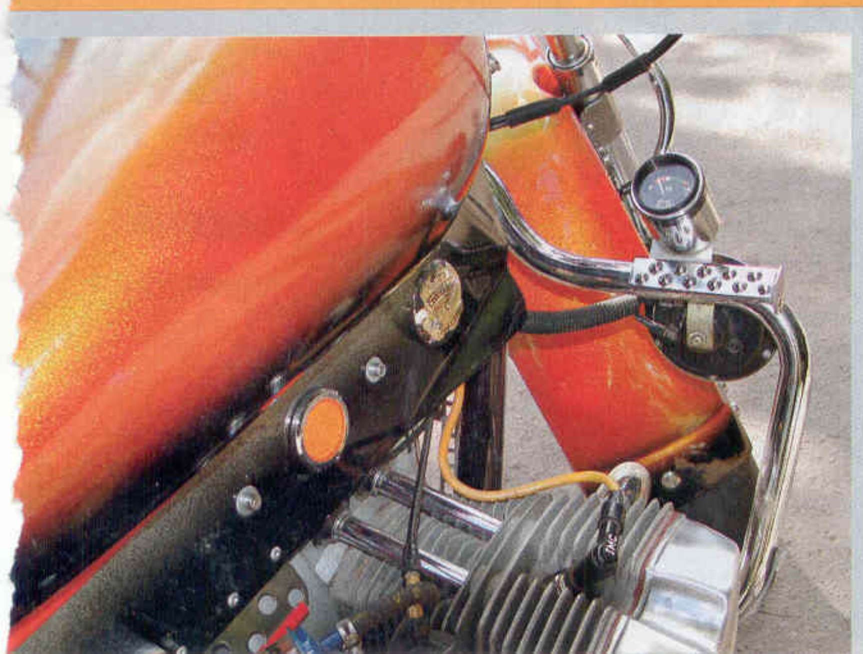
штатный аккумулятор. Устанавливать менее емкий не рискнул, поэтому удалил резонатор глушителя и переставил на его место батарею. В результате высота мотоцикла по сиденью теперь всего 700 мм! Пробная поездка подтвердила: возился не зря, мотоцикл стал гораздо устойчивее на малых скоростях.

Оставалась еще одна возможность снизить центр тяжести. Чтобы опустить еще ниже бензобак, вварил в него снизу глубокий П-образный короб, добавил еще одну горловину и перенес на бак спидометр.

Другая причина неуверенного поведения мотоцикла на дороге – передняя покрышка оказалась кривой. При вращении колесо выписывало восьмерки и прочие сложные фигуры. Заменил обе шины на белобокий Dunlop – и «Вояж» стал нормально проходить повороты.

Есть у «Уралов» еще одна «засада»: корпус 500-ваттного генератора трескается вблизи места крепления. Перед тем как установить новый, я усилил слабое место: приварил ребра жесткости и после регулировки зацепления установил две опорные стойки, поддерживающие его заднюю часть.

И еще об одной неприятности, досаждающей оппозитчикам. Начали одна за другой «сыпаться» крестовины. Это странно, ведь качество металла и исполнение были вполне приличные. Нашел в книге 30-х годов: вилки крестовин на карданном валу должны быть установлены в одной плоскости – только в этом случае пульсации в трансмиссии минимальны. На заводе же их собирают как придется, а в запчасти валы и вовсе поступают в разобранном виде. Я правильно собрал вал – и забыл о неприятностях с крестовинами.



Для дальних путешествий оборудовал мотоцикл кофрами. Их общий объем – около 110 литров. Верхний заказал по каталогу, а боковые, двухсекционные, сделал сам. В нижних отсеках вожу палатку и спальник, в верхних – продукты и всякую мелочевку. Боковые кофры придали аппарату такой вид, что если смотреть сзади, он немного напоминает автомобили 50-х годов. А раз так, то, чтобы достичь еще большего сходства, дополнил конструкцию бампером. Задних фонарей три: снизу стоп-сигнал с оптимистичным названием «Могильный камень» – в угоду стилю, средний – светодиодный от велосипеда (яркий и экономичный), а верхний, пожалуй, самый правильный с точки зрения ГИБДД – от Jawa 638.

Чтобы контролировать работу электрики, установил на правую дугу вольтметр.



Спидометр перенес на бак. Возле руля теперь только панель с контрольными лампами.



На левой дуге безопасности – указатель температуры двигателя.

Ветровое стекло простым только кажется. Я выгнул его из 4-миллиметрового поликарбоната – материала очень прочного, расколоть его почти невозможно. Несколько заготовок запорол, пока понял, до какой температуры нужно нагревать стекло, а ведь недогреешь – гнется плохо, перегреешь – тут же оплавляется и пузырится, но получилось то, что хотел.

Фары заказывал по каталогу. Сколько стоят – боюсь вспоминать. Так ведь какая красота! А свет каков! Сочетание 100-ваттной лампы в центральной фаре и двух по 55 ватт в дополнительных не оставляет открытым на ночь люкам ни шанса остаться незамеченными.

Еще одно решение, которым не грех похвастаться, – новые зеркала заднего вида. Хрупкие корпуса штатных пришлось менять в первый же месяц: развалились. Установил автомобильные. Их корпус и зеркало не скреплены намертво, поэтому никакие вибрации и тряски не в состоянии сбить регулировку. Теперь я всегда «в курсе» ковар-

ных планов водителей авто, возникающих то справа, то слева.

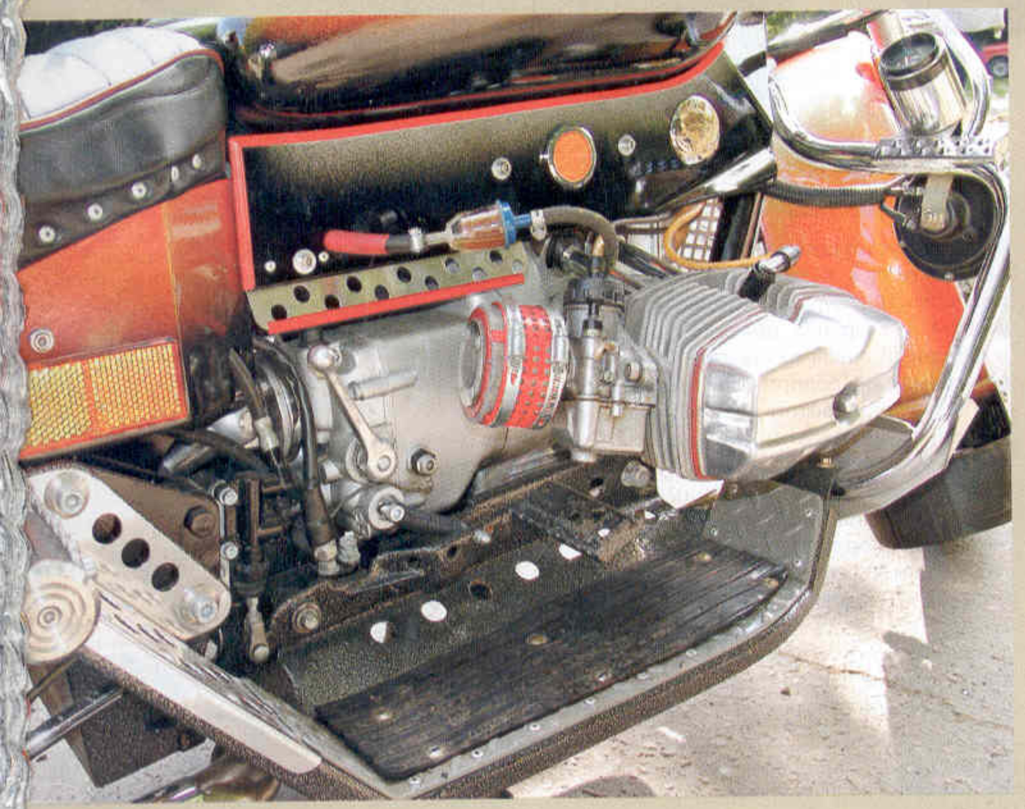
Но, пожалуй, больше всего горжусь окраской мотоцикла. Да, потратился: стоимость «золотого перламутрового хамелеона» сопоставима с ценой всего мотоцикла. Методом проб и ошибок, окрасив множество деталей самых разнообразных форм, определил параметры распылителя, сколько слоев каждого компонента следует наносить… Считаю, работа удалась: в солнечный день краска играет от бордового до золотого и зеленого – в зависимости от освещенности и угла зрения.

На доработку мотоцикла ушло несколько лет. За это время наездил всего-то пять тысяч километров. Зато в прошедшем сезоне отвел душу! На пятом десятке лет нашел удовольствие в спокойном, неспешном променаде по ночной Москве. А иногда беру палатку и с женой, как в былые годы, отправляемся в путешествие.

Мой «Вояж» надежен, неприхотлив и удивительно живуч. Ни разу не возвращался домой «на галстуке» или в чреве автовоза. Мотоцикл хоть и тяжел весом, но им легко управлять. Длинные платформы подножек позволяют изменять в дальней дороге положение ног – чтобы не устали. Самое трудное – заставить себя слезть с мотоцикла, когда возвращаюсь домой.

Общие данные: снаряженная масса – **341 кг** ■ длина – **2640 мм** ■ база – **1650 мм** ■ высота по седлу – **700 мм** ■ дорожный просвет – **125 мм** ■ объем бензобака – **20 л** ■ расход топлива: по трассе – **5 л/100 км;** в городе – **7 л/100 км.** **Двигатель** – «Урал» ■ рабочий объем – **745 см³** ■ диаметр × ход – **78x78 мм** ■ мощность – **45 л. с.** ■ карбюраторы – штатные ■ воздушные фильтры – из автомобильных масляных фильтров. **Трансмиссия:** КПП, механизм сцепления и главная передача – штатные. **Ходовая часть:** рама – «Урал», доработанная ■ передняя и задняя подвески – штатные. **Тормоза:** штатные Brembo. **Шины** Dunlop: передняя – **120/80-18"** ■ задняя – **130/80-16".** **Электрооборудование:** генератор – **500 Вт** ■ термометр, вольтметр – автомобильные ■ фары и фонарики – приобретены по заказу из каталогов ■ стоп-сигналы – «Могильный камень», велосипедный и от Jawa 350/638.







Фары стоят своих денег: выглядят классно. А светят!..

Подножки очень удобные. В дороге с такими можно изменять положение ног, в дождь они защищают от грязи.

ЧАЙНАЦИКЛЫ* ИЗ ПИТЕРА



Сборочное производство китайских скутеров развернули в Санкт-Петербурге на Ленинградском Северном заводе. Продукция будет продаваться под торговой маркой Zip Star. Партнер – крупная китайская компания Zongshen.

На Ленинградском Северном заводе, основным профилем которого являлась авиация, когда-то делали комплектующие для мотовелосипедов и мопедов Рижского и Львовского мотозаводов. Вместе с соседним «Красным Октябрем», выпускавшим веломоторы-«дэшки», пытались освоить производство мопедов «Пегас», но дело не заладилось. А тут грянул обвал 1998 года, и Северный завод оказался в тяжелом положении. Предприятие пережило процедуру банкротства, внешнего управления – о каком мотопроизводстве можно тут говорить?

Однако завод, а вместе с ним и 2-колесные машинки не погибли, о чем свидетельствует опрятного вида салон «Мототехника». Внутри, помимо нового поколения «Пегасов» (см. «Мото» №№ 6, 10-2004 г.), стоит ряд ярких скутеров, в которых сразу угадывается азиатская кровь. Они сертифицированы в России и уже поступили в продажу. По словам руководителя мотонаправления Алексея Руденко, в планах предприятия не только наладить сборку «китайцев», но и выпускать для них комплектую-

«Пегас-31» – самая дешевая модель Росмотопрома.

* Термин придумал автор, однако он не претендует на исключительное право использования только самим собою. Термин предлагается к широкому употреблению в кругах мотоциклетной общественности.

щие. Часть заводчан, прошедших обучение, займется гарантийным ремонтом в мотосервисе.

Выбор Zongshen в качестве партнера не случаен: это единственная в КНР частная (а не государственная) производящая мототехнику фирма, в ее составе собственное КБ, в цехах современное оборудование. О качестве продукции красноречивее всего свидетельствует такой факт: продукция компании продается в Европе.

Подписан договор, в соответствии с которым Северный завод получил эксклюзивные права на другую торговую марку Zongshen – Zip Star. В текущем году будут собирать две модели скутеров LZX50QT, одну с 2-, другую с 4-тактным двигателями. Следующий шаг – расширение гаммы мототехники: стильный классический мокик с 4-тактным мотором, 125- и 150-кубовые эндуро и квадрацикл.

«Пегасы» (и с педалями, и с киком) остаются в программе. Возможно, на них вместо индийских Ancur будут устанавливать более мощные (3,6 л.с.) двигатели Zongshen.

Иван КСЕНОФОНТОВ


Азиатская классика теперь доступна и в России.


Внедорожник – следующий на очереди.

УВЕКОВЕЧИМ!

ШАТУН



Человек-шатун украшает гараж ковровчанина Сергея Благина. Он изготовлен из шатунов «Совы», «Пилота» и «Птахи», а венчает творение дружественная шатуну деталь – поршень от «Птахи».

– Считаю, что шатун – символ вечного движения. Так называют не только деталь в поршневом ДВС, но и самого сильного и опасного зверя – медведя, не знающего покоя зимой. И если бурый исполин считается символом России, то шатун, в смысле деталь, – символ всех моторов. Ведь это и самая надежная и неприхотливая деталь – вспомните, часто ли он доставлял головную боль? Да никогда! Я преклоняюсь перед шатуном, и поэтому в своем святилище – гараже установил этот железный шатун.

КНИЖНАЯ ПОЛКА

МОЖЕШЬ ПОМОЧЬ РАНЕНОМУ В ДТП? А СЕБЕ?

Ксенофонтов И.В. Основы управления мотоциклом и безопасность движения: учебник водителя транспортных средств категории «А». – М.: ЗАО «КЖИ «За рулем», 2004. – 80 с: ил.

Николенко В.Н. Первая доврачебная медицинская помощь: учебник водителя автотранспортных средств категорий «А», «В», «С», «D», «Е» /В.Н. Николенко, Г.А. Блувштейн, Г.М. Карнаухов. – М.: издательский центр «Академия», 2004. – 160 с.

Вышел необычный книжный сериал – десять книг, которые допущены Министерством образования РФ в качестве учебников для подготовки водителей, в том числе категории «А». О двух, посвященных устройству мотоцикла и правилам дорожного движения, в «Мото» уже рассказывали. Другие две будут также полезны – об основах управления мотоциклом и первой доврачебной медицинской помощи.

Учебник по вождению уникален тем, что на эту тему книг не выходило уже лет тридцать. Хотя основы вождения и не изменились, но ведь возникли новые виды мотоциклов – трайки и ATV. Об особенностях их управления здесь также идет речь. Рассказывается, как выбирать аппараты, защитную экипировку, даны советы по подготовке к экзаменам на получение прав, проиллюстрированы приемы безопасного управления на бездорожье, в других сложных дорожных условиях и критических ситуациях.



«Медицинский» учебник восполняет пробелы знаний – начиная от подзабытых подробностей физиологии человека из школьного курса анатомии до правил и методов оказания первой медицинской помощи на месте ДТП при травмах, ожогах, кровотечениях, переломах и других повреждениях. Описаны способы переноски и транспортирования раненых. В приложении изложены права и обязанности участников ДТП, ответственность за нарушения.

УЧЕБНИК ВОДИТЕЛЯ
ПЕРВАЯ ДОВРАЧЕБНАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ
ACADEMA

ДЖИМ ЗНАЕТ ТОЛК В ЭКИПИРОВКЕ

МОТООДЕЖДА O'NEAL ДЛЯ КРОССА И ВНЕДОРОЖНОЙ ЕЗДЫ ОТ КОМПАНИИ WYP-MOTOR

Лучше, чем гонщик, никто не сможет прочувствовать, в какой именно экипировке удобнее выступать в соревнованиях. Американский бизнесмен Джим О'Нил прочувствовал, ему знакомы пристрастия гонщиков: в свободное от работы время сам до сих пор выступает. И результат ниже первого места его не устраивает.

И в бизнесе он такой же основательный и настырный. Его компания O'Neal уже 35 лет производит все, что входит в комплекты экипировки, аксессуары для мото- и велокросса и внедорожной езды. Джим вместе с другими профессиональными гонщиками лично испытывает новинки. А потому высокое качество продукции его компании гарантировано. Эксклюзивным представителем американской марки в России выступает московская компания WYP-motor.

Под брендом O'Neal выпускается все: от шлемов и курток до перчаток и рукояток руля. Причем в производстве экипировки используются высококачественные материалы.

Кевларо-углепластиковые шлемы – вещи высокопрочные. Их система вентиляции и подкладочная ткань, впитывающая влагу, сохранят голову сухой. Штаны изготовлены из высокопрочной «дышащей» ткани. Дополнительные средства защиты оберегают от травм колени, пояс и бедра. Швы прошиты тройной строчкой – чтобы вещи были предельно прочными. Система застежек и молний позволят подогнать одежду точно по фигуре. Яркие майки не стеснят движения гонщика – они выполнены из новейших материалов, которые пропускают воздух и впитывают влагу. Мотоботы из лучшей итальянской кожи прослужат долго, их подошвы сделаны из двойного слоя резины. Гелевые и воздушные «подушки» обеспечат комфорт и защиту ног, а четыре регулируемые застежки позволят подогнать мотоботы по ноге.





Фото Павла КОСОЛАПОВА

ЧТО ТАКОЕ СТАНТ-РАЙДИНГ

КАК ЭТО ВЫГЛЯДИТ

Первый в России показ возможностей нового спорта, в котором принимали участие мировые «звезды», прошел в С.-Петербурге на Stunt-Riding Day, организованном городской федерацией стант-райдинга.

Чемпион Чехии Петер Козак ездил на старенькой Jawa-50 не только задом наперед, но и задним ходом, заводя мопед с толкача в обратную сторону. Действующий чемпион мира немец Кристиан Пфайфер на триальном Gas-Gas вспрыгнул на 1,5-метровую сцену, перелетел (без какого-либо трамплина) через восьмерых добровольцев, ездил без переднего колеса и вилки. Апофеоз его программы – новое упражнение: «стоппи» с поворотом на 180 градусов, езда назад и разворот на 180 градусов. И все одним махом!

Венгр Мокуш на стар採еньком мопеде вытворял совершенно немыслимое. Очень забавно смотрелись трюки с допотопной Pannonia – она ездила по площадке сама по себе. Маленький и шустрый венгр и обгонял ее и, как волк в «Ну, погоди», убегал от преследующего мотоцикла. И даже запрыгивал на ходу в седло с едущего рядом скутера.

Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото автора и Никиты СТЕПАНОВА (С.-Петербург)

НА ОДНОМ КОЛЕСЕ, И НЕ ТОЛЬКО



Украинский трюкач Юра «Американец» так воспитывает своего 8-летнего сына.

Самое удивительное, что подобный трюк, но уже с «боевым» спортбайком Honda, он проделал по дороге на стадион. Выглядело это так: на городской площади, где не очень много машин, сел на мотоцикл боком, а затем и вовсе спрыгнул с него. Красный новенький байк на скорости около 15 км/час поехал сам по себе. Все водители остолбенели! Мокуш взмахнул руками, будто спохватился, и, мелко семеня, пустился вдогонку «беглецу». Вначале казалось, не догонит, и мотоцикл врежется в стоявший по курсу автобус. Но расстояние между беглецом и спортсменом стало сокращаться, юркий венгр легко вскочил в седло и в последнюю секунду затормозил. Все облегченно вздохнули...

Однако все это – приятная глазу «работа на публику». А что такое стант-райдинг как спорт?

РЕГЛАМЕНТ

Первый чемпионат Европы прошел в 1997 году, чемпионат мира – годом позже. Согласно правилам чемпионатов, рабочий объем двигателя должен быть более 550 см³. Спортсмены соревнуются главным образом на японских спортбайках, но иногда на Ducati, Triumph, Buell, KTM. Вне конкурса – на более слабых аппаратах с 2-тактными моторами: MZ 250, Jawa 350 и даже «полтинниках» – мопедах и скутерах.

Программа чемпионата включает квалификацию с произвольной 3-минутной программой, демонстрацию базовых упражнений (basic skills). Лучшие «наездники» попадают в финал, где стартуют в порядке, обратном занятым местам. В финале следует 8-минутная произвольная программа, ее оценивают по критериям: специальные навыки вождения, количество выполненных элементов, чистота и скорость их исполнения, зрелищность, новизна элементов.

БАЗОВЫЕ УПРАЖНЕНИЯ

Езда на заднем колесе – «вили» (англ. wheely от wheel – колесо) – основное упражнение. Существует более 20 вариантов, из них основные: езда с удерживанием руля одной рукой и вообще «без рук»; по кругу; сидя на баке; «высокий стул» – когда ноги переброшены поверх руля и свешены перед передним щитком; с ногами, отведенными в стороны; стоя на седле с вытянутой ногой назад. Иные ездят с мешком на голове.

Второе базовое упражнение – «стоппи», езда на переднем колесе (от англ. stop – останавливаться) после резкого торможения. «Стоппи» сложнее «вили»: мотоцикл проезжает ограниченное расстояние, теряя скорость, в то время как на заднем колесе опытный стант-райдер способен двигаться столько, сколько захочет. Дальность проезда на переднем колесе сама по себе может стать предметом зачета в Книгу рекордов Гиннесса (сегодня действующее до-



«Стоппи» с одной рукой в исполнении Расула Шемиунова.

Денис Щапов исполняет на ATV «вили» без рук.

стижение – 162 метра). Усложняющие «стоппи» вариации: «высокий стул»; с ногами, отведенными в стороны; держась за руль одной рукой и «без рук». Одно из самых сложных исполнений «стоппи» – разворот на 180 градусов.

Базовым упражнением считается также «донатс» (от англ. donut – круг) – движение по кругу с буксующим задним колесом. На соревнованиях «чертят круги» не где придется, а вокруг установленного маркера. Чем быстрее продвижение заднего колеса по кругу, тем, считается, выше класс исполнителя.

В произвольной программе при выполнении «донатса» существует множество усложняющих приемов, например, стоя на одной ноге сбоку мотоцикла, освободив руку или ногу. «Отжиг резины» (burnout) повышает зрелищность: все окутано дымом, иногда каскадер умышленно доводит его до апофеоза – взрыва покрышки.

Наиболее разнообразна акробатическая езда, по сути сводящаяся к балансировке во время движения, стоя, сидя или лежа на различных частях мотоцикла. Чем меньше площадь контакта тела с мотоциклом, тем круче. Существует около двух десятков упражнений, их количество продолжает расти. Наиболее известны: «крест» – каскадер стоит двумя ногами на баке или седле с вытянутыми в стороны руками, «элеватор» – запрыгивание на ходу с подножек на бензобак, «прыжок смерти» – перескакивания с задней части мотоцикла на бензобак, «серфинг» – стоя боком на движущемся мотоцикле одной ногой – на баке, другой – на седле.

Требует превосходной координации движений езда «задом наперед», а также с перекрещенными руками: левая держит правую рукоятку руля, а правая рука – левую.

Венгр Монуш показывает «высокий стул» в «стоппи».

Финн Сами Мякинен исполняет «вили» с одной рукой на малой скорости.

...А через секунду будет «крест».

ПРОИЗВОЛЬНАЯ ПРОГРАММА

Если в основной программе фантазия стант-райдера ограничена определенным набором базовых трюков, то здесь допускаются любые шоу-номера. Было бы ново и прикольно! В показательных выступлениях допускается замена техники – используют более легкие аппараты, которые позволяет вытворять немыслимые трюки: выезжают на мопедах, ATV, скутерах, антикварных и триальных мотоциклах, применяют пиротехнические эффекты.

Неизменной популярностью у зрителей пользуется езда с пассажирами-партнерами, а особенно остро смотрятся номера с партнершами. Обычно партнеры входят в состав команды каскадера и тренируются вместе с ним. Чем больше партнеров (их число доходит до трех), – тем круче. Для исполнения отшлифованных трюков, где ассистенту требуется только стоять или лежать, приглашают добровольцев из числа приглянувшихся пилоту зрительниц, а недостатка в них обычно не бывает.

ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛОВ

Обтягивание наружных панелей шкурами, как делали первые стант-райдеры, ушло в прошлое. Трюкачи высшей квалификации оставляют внешность байков практически без изменений.

В двигателе дорабатывают систему смазки – она должна подавать масло во время длительной езды на заднем колесе. Ведь у обычного 4-тактного мотора масло стекает в картер и оттуда забирается к насосу. Когда мотоцикл находится в «свече», масло стечет в заднюю часть картера и маслоприемник окажется в воздухе – качать будет нечего.

Устанавливают фиксатор положения дроссельной заслонки – для проезда «без рук». Некоторые включают обогатитель карбюратора – при этом обороты двигателя также повышаются и остаются постоянными.

Для исполнения трюков на заднем колесе очень важно добиться предельной мягкости рычага выжима сцепления. Используют тюнинговые гидравлические приводы или устанавливают специальные усилители привода.

Поскольку от падений никто не застрахован, по бокам двигателя устанавливают пластиковые ролики (слайдеры), предохраняющие крышки картера от повреждений.

Задний бугель – обязательный элемент для всех аппаратов для стант-райдинга. Он служит опорой для ног при исполнении некоторых упражнений на заднем колесе. Бугель используется не только как ограничитель, работающий против опрокидывания, но и для одного из сложнейших упражнений: когда пилот останавливает мотоцикл на заднем колесе или начинает в этом положении «отжиг резины». Некоторые исполнители заканчивают программу, влезая на едущий в положении «на попа» мотоцикл. Для упражнения «12 часов» (то есть мотоцикл задран вертикально) и езде на заднем колесе с отрицательным углом устанавливают специальный, еще более короткий бугель.

Продолжение на стр. 73.



У Алексея Калинина длину заднего бугеля можно менять, чтобы исполнять «вили 12 часов».

ЧЕМПИОНАТ МИРА 2004 ГОДА

Первый этап мирового чемпионата по стант-райдингу прошел в чешском городке Бечин. Он собрал 57 участников из 15 стран и более 15 000 зрителей. Вот результаты:

1. Кристиан Пфайфер, Германия;
2. Хамберто Рибейро, Португалия;
3. Антонио Фариас, Испания.

Финал 2004 года состоится в Лондоне в Парке Донингтон 30 и 31 октября.



Денис Щапов с партнершами.

ПУБЛИКА ВОСКЛИЦАЕТ: «ВАУ!»

Интервью с действующим чемпионом мира по стант-райдингу Кристианом ПФАЙФЕРОМ

– Кристиан, с чего начался твой путь в этот спорт?

– На мотоцикле я с пяти лет, но поначалу не считал, что на нем свет клином сошелся. Когда учился в университете, пробовал себя в горных лыжах, коньках, мототриале и эндуро, горном велосипеде, свободном скалолазанье, парапланеризме. Получалось что-то лучше, что-то хуже. А выбрал трюковую езду на мотоцикле, потому что она походит на шоу, а мне это по душе. Может, поэтому и оставил триал, хотя и стал чемпионом Германии. Но слишком уж «чистый» этот вид спорта – в нем нет свободы импровизации, нет контакта со зрителями.

– Если тебе нравится работать на публике, почему не пошел работать в цирк?

– Не мой стиль. Не нравится по полгода сидеть в одном городе, один и тот же трюк исполнять изо дня в день.

– Как много тренируешься?

– Каждый день, но не более чем по одному часу. Если тренироваться дольше, пропадает концентрация внимания.

– Много ли травм получают исполнители мототрюков?

– «Чемпионы» по синякам и переломам не мы. Самый опасный спорт, я слышал, – скалолазанье. У профессионалов стант-райдинга не так много травм – они не падают так часто, как мотоциклисты-любители. Чем лучше чувствуешь мотоцикл, тем меньше опасность разбить лоб. Все мои номера, которые уже показываю на шоу, совершенно безопасны – отработал до автоматизма. Но когда готовлю новые трюки, тут уж жду всего…

– Сколько трюков в твоем арсенале?

– Может, около двадцати. Но у них сотни вариантов.

– Какой самый сложный?

– Их два. Первый: вращение на заднем колесе Ducati по очень маленькому кругу и второй: разворот из положения «стоппи» на 360 градусов – его удается выполнить пока только на триальном Gas-Gas. Я этот трюк создал, и кроме меня только один человек в мире способен его повторить.

– Сколько пришлось тренироваться для исполнения этого трюка?

– Я придумал его еще пять лет назад, только три года назад смог добиться его достаточно безопасного исполнения, и еще два года понадобилось, чтобы делать красиво.

У меня еще много идей. Для меня не так уж важно выиграть чемпионат – гораздо интересней именно создавать новые трюки, пытаться поднять уровень мирового стант-райдинга. Приятно видеть, что мастерство спортсменов растет год от года. Самые же счастливые мгновения – слышать, как, наблюдая за нашими трюками, публика в едином выдохе восклицает: «Вау!».



«Донутс» с упором на одну ногу на Ducati (вверху) и прыжок без трамплина через восьмерых добровольцев (внизу) – лишь разминка для Кристиана Пфайфера.



Езда «задом наперед», да еще сидя на крыле требует неординарной координации. Мокуш ею обладает. Как и приличной скоростью бега (фото ниже).

тоцикле собственной конструкции с дугой над головой в 2002 году продемонстрировал уникальный номер: после «стоппи» совершил сальто, опустился на колеса и поехал дальше.

Редакция благодарит **Александра СТРИЖАНКОВА** и **Константина ГРИШАЕВА** из С.-Петербургской федерации стант-райдинга за помощь в подготовке материала.

О российских стант-райдерах можно прочитать на сайте федерации – www.fsrspb.ru.
Публикации в «Мото» о стант-райдинге: №2-1999, с. 48; №2-2002, с. 93; №8-2002, с. 42; №9-2002, с. 82; №10-2003, с. 101; №2-2004, с. 78; №8-2004, с. 88; №9-2004, с. 79; №10-2004, с. 84.

ФАВОРИТЫ

Кевин Кармайкл – шотландец, самый успешный стант-райдер. Он был чемпионом Европы 1997, 1999 и 2000 годов, чемпионом мира 2002 года, первым начал ездить на спортбайке на заднем колесе со снятыми передними и колесом, и вилкой. Другой его уникальный трюк – езда на заднем колесе по кругу с двумя пассажирами.

Кристиан Пфайфер – немец, чемпион мира 2003 года, чемпион Европы 2003 и 2004 годов, победитель первого круга чемпионата мира 2004 года.

Крэг Джонс – англичанин, чемпион Европы 2002 года.

Эльдинандо Дантас по кличке Смешок (Little Laugh) – бразилец, на мо-





Руль меняют на эндурный. Рычаги и резинки ручек в стант-райдинге – расходный материал.



Пластиковые ролики при падениях предохраняют крышки картера от повреждений. Со специальным усилителем привода сцепление работает очень мягкой.



Самодельный резиновый демпфер работает лучше фирменного. Он и намного дешевле.

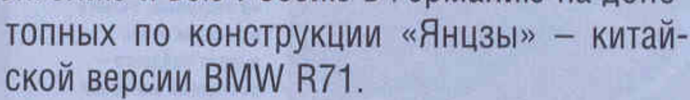
Матиас ШЕПП, пекинский корреспондент журнала «Штерн» (ФРГ), фото **Георга ГЕРДА** – специально для «Мото»

ЗА ОМЛЕТОМ С УГРЕМ И БОКАЛОМ БЕЛОГО ВИНА

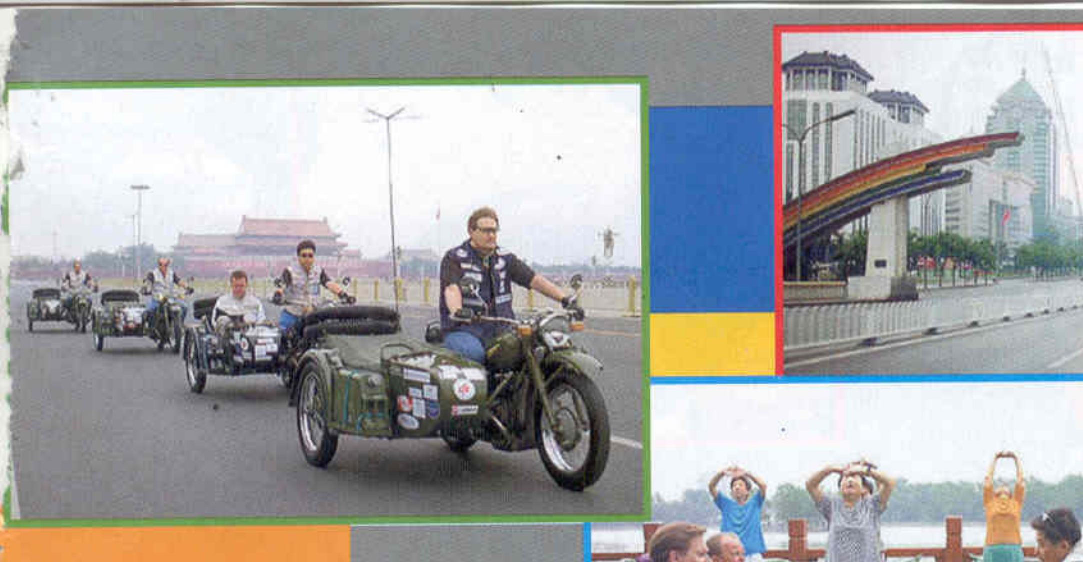
МАРАФОН ОТ ЯНЦЗЫ ДО ОДЕРА

Веселенькая подобралась у нас компания – четверо немцев, один англичанин и один китаец. Летом этого года мы отправились на «прогулку» на ретро-мотоциклах из Пекина в Берлин. По нынешним временам это – рядом. Ну, почти. За четыре недели предстояло проехать через северный Китай, Монголию и всю Россию в Германию на допотопных по конструкции «Янцзы» – китайской версии BMW R71.









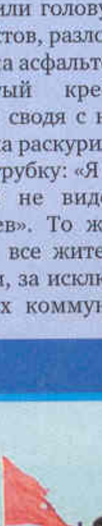
На всякий пожарный случай, запаслись всего лишь 120 килограммами запчастей и аж 10 килограммами провианта: шпиком (если хотите – салом), сыром, сухими супами и двумя бутылками… нет, не угадали – кетчупа: с приправой острее воспринимаются умопомрачительные ландшафты Монголии, могучая прелесть вод Байкала, величавость сибирской тайги, седина казахстанских трав…

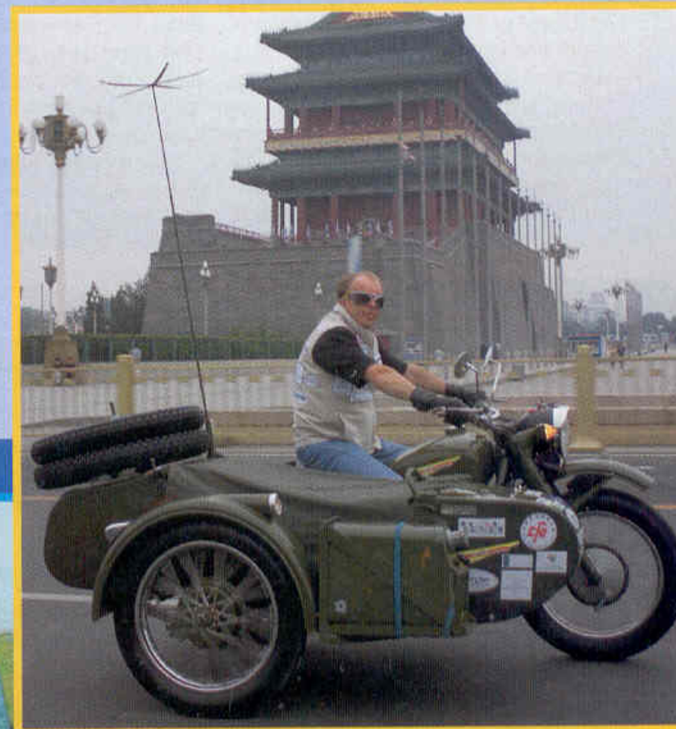
«Двенадцать тысяч километров до Берлина!» – призывно прокричал Петер Шаумбург, когда мы покидали Пекин. Ишь, повеселел! А всего четверть часа назад он судорожно, на грани безумства искал свой паспорт. Было от чего впасть в мандраж: когда отпрашивался на работе в этот рейд, шеф заявил ему, что если тот не прибудет на работу в срок, то может вообще не возвращаться.

В Пекине нам устроили торжественные проводы парни на двух десятках мотоциклов с колясками. Приятное начало! Прощай, Пекин, город, который успел стать чуть ли не родным – с его старыми домами под изогнутыми крышами и с уютными двориками, каждодневной толкотней и давками, какие в европейских городах бывают только под стенами стадиона перед матчем футбольной Евролиги. Мы говорили «пока!» улочкам, на которых торговцы раскладывают товар прямо на асфальте, увозили с собою запахи дынь, арбузов, имбиря, яблок и бананов… Пекин – город, который не спит. Но его бессонница иная, нежели Лондона или Нью-Йорка. Вечное движение и нескончаемую суету здесь создают не модные художники, диджеи или молодежные тусовки, а рабочие: круглые сутки не умолкает гул экскаваторов, бетономешалок, грейдеров и бульдозеров. Особенно шумно стало недавно – армия строителей вкалывает, чтобы успеть подготовить Пекин к Олимпиаде 2008 года.

До нашей первой цели – летней царской резиденции Чэндэ – 150 километров. Однако мотоцикл Рика заглох, и понадобилась уйма времени на починку. В пути уже восемь часов, а от Пекина всего в ста километрах. Если будем и дальше двигаться в том же темпе, то до Берлина доберемся аккурат к Рождеству.

Невдалеке от Чэндэ мы словно нырнули в другой мир, в давно прошедшее время. Ян Шулин, деревушка с населением в пару тысяч человек, отстала в развитии от современной цивилизации на эпоху. Мы остановились у типичного китайского рынка. И вновь вскружили голову ароматы фруктов, разложенных прямо на асфальте!.. Морщинистый крестьянин Цао, не сводя с нас глаз, не спеша раскурил бамбуковую трубку: «Я никогда раньше не видел иностранцев». То же могут сказать все жители этой деревни, за исключением местных коммунистиче-













ских лидеров – они иногда бывают в Пекине или Чэндэ. На Петера уставилась с открытым ртом молодая женщина: «У вас крашеные волосы?!» – воскликнула и всем своим видом продемонстрировала высшую степень смущения – будто застигла Петера голым в бане. Петер великодушно простил бестактность: девчонка в жизни не встречала натуральных блондинов.

Большинство китайцев, увы, прозябает в нищете, а нищета влечет забитость. Мы знаем – повидали. Между тем западные политики и бизнесмены до оскомины часто с восхищением отзываются о росте экономики, повторяют и повторяют о сказочных перспективах развития Китая. Дай-то Бог! Но ведь сейчас средний размер дохода на человека здесь составляет 200 евро. Не в месяц – в год!

На следующее утро в буддийском храме Чэндэ мы купили вымпелы с изображением колеса жизни, прикрепили к антеннам наших мотоциклов. «Принесут удачу!» – воодушевился Рене. Принесли, но магическое действие символа помогало недолго: через полтора часа «забастовал» подшипник в мотоцикле Рика. На починку ушло шесть часов. Потеряли бы времени и больше, если бы не помог местный полицейский – он, душа-человек, сопровождал нашего механика Шана в поисках запчастей.

Лишь в полдень следующего дня достигли нашей вчерашней цели – города Фуксин с миллионным населением. Пока ехали к нему, на отрезке в 150 километров я насчитал 36 высохших рек. В русле самой большой из них на импровизированном поле, границы которого обозначены красными флажками, солдаты Народной освободительной армии Китая гоняли в футбол. А где же вода?.. Мы стали свидетелями одной из катастроф мирового значения: проблема водоснабжения в Китае нынче обострилась чрезвычайно – наступает пустыня. Правительственная программа лесонасаждений, оказалось, не в состоянии остановить стремительный навал песков. А ведь Китай – это семь процентов возделываемых площадей Земли, а кормится с них 20 процентов населения планеты.

А уже на следующий день мы были зачарованы сочной зеленью лугов Монголии – вот так контраст! От одной деревушки до другой – 30–40 километров, жизнь в них течет вяло, как медленная река, и все тянутся безлюдные поля, холмы – и так бесконечно, до линии горизонта. В отдалении друг от друга юрты, воздвигнутые умелыми китайцами… Нет, я не оговорился – именно китайцами. Монголы, хоть это и трудно представить, – национальное меньшинство в собственной стране, их численность составляет лишь 15 процентов населения, китайцев много больше – около 80 процентов.

Монголия сегодня еще в большей степени, чем Китай, чрезвычайно бедная страна. С трудом веришь, что ее граждане – потомки Чингисхана, покорившего полмира и своими завоеваниями положившего начало образованию империи, поглотившей и Китай, и Россию, и растянувшейся от нынешнего Вьетнама на востоке до Венгрии на западе.





...До китайско-российской границы еще 500 км, но уже кожей чувствовали: Сибирь близка! Степной ландшафт постепенно «зарастал» лесами, вдоль дороги показались первые березки, в долине – живописная река с кристально чистой водой...

Так нет же, не дадут полюбоваться: снова сломался мотоцикл Рика – полетел замененный всего три дня назад подшипник. В команде наметился раздрай: механик Шан ругал Рика – тот, дескать, больно прытко, жестко и агрессивно ведет машину. «Черт возьми, если бы ты путешествовал на лошади, то в первые же дни загнал ее до смерти!» Рик не остался в долгу: «Bullshit!» (крепкое ругательство, что-то типа «бычье дерьмо» – прим. пер.) – огрызнулся он в ответ. И пошло-поехало... Хорошо, что китаец не знаком с европейским подворотным сленгом, а мы объяснять его тонкости не стали. Рик, провокатор эдакий, смеясь одними глазами, заявил, что организаторы ралли всучили ему самый гнилой мотоцикл, а Шан из тех механиков, кто все ремонтирует исключительно кувалдой...

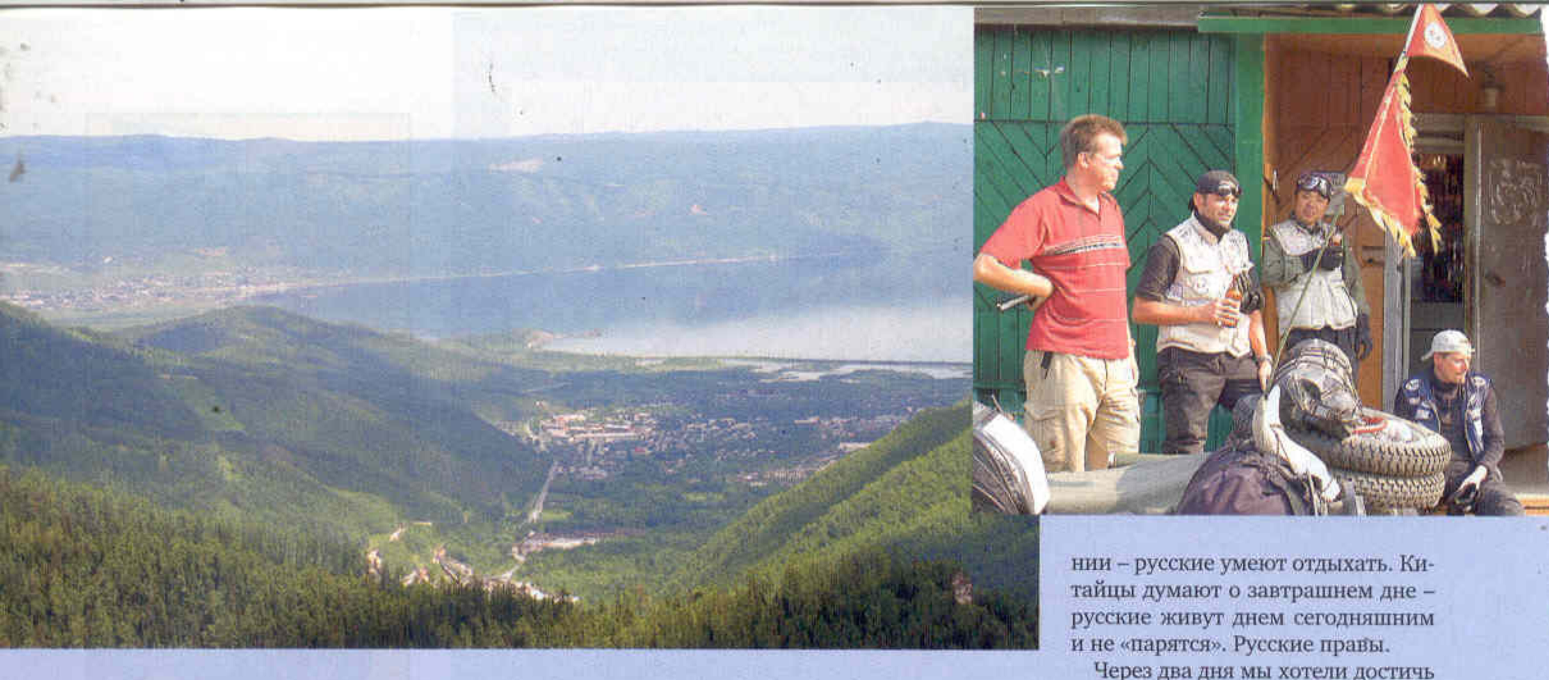
Слава Богу, поломка случилась вблизи от цивилизации – в паре километров от городка Бугта. Поблуждали в темноте и, наконец, нашли гостиницу. Возрадовались!.. И зря: в ней не было горячей воды, номера исключительно трехместные – не расслабишься. Заснуть мешал грохот колес проезжающих по Транссибирской магистрали длиннющих товарняков, везущих из России в Китай нефть, уголь, лес. В эти мучительные часы полузабытья мы не разделяли радости миллиардов жителей двух великих государств по поводу развивающегося экономического сотрудничества.

Странная вещь: на грандиозные свершения способны и изможденные, невыспавшиеся полутрупы: к вечеру следующего дня мы доехали до пограничного города Маньжули, установив тем самым для себя рекорд дневного пробега – 540 километров... Китайские пограничники впервые в жизни увидели немецкий паспорт. Нас умилял их неподдельный интерес, но утомило, что они сто раз переспросили, откуда и куда едем. Были вежливы, однако вдруг вспомнили о долге и продемонстрировали бдительность высшей степени... А на русской стороне границы стражи кордона нас приветствовали так, будто мы закадычные друзья, если не родственники..

Радость обуяла души: наконец-то в России! Мы в стране с 11 часовыми поясами, по ее территории протекает самая протяженная река Европы – Волга, проходит самая длинная в мире железная дорога – Транссиб, здесь самая высокая гора – Эльбрус (на которую в минувшем году заехала на мотоцикле команда «Мото» – не можем удержаться, чтобы не добавить – **ред.**)...

На ночь остановились в Забайкальске. Наш механик Шан впервые за границей, и он острее других ощутил огромную разницу между тем, что привычно, и тем, что бывает по-дру-





гому. Скажем, в Китае наши мотоциклы с любопытством разглядывали зеваки, но ни одному не пришло в голову к ним хотя бы притронуться. Здесь же забайкальские парни без комплекса стеснения: по дороге на дискотеку усаживались на байки, как на свои собственные. Шан и Петер встревожились такой безапелляционностью и быстренько подыскали гараж-убежище.

В отеле не оказалось воды. Нет, не горячей – вообще никакой. Администратор, услышав возмущения, посмотрел на нас так, будто мы каторжане, а требовали фрикасе из печени колибри. Отрезал: «Скажите спасибо, что есть электричество», – и мы заткнулись.

Ужинали понуро… Со второго этажа донеслась музыка – там раскручивалась дискотека. Некоторые члены экспедиции вовсе приободрились, когда мимо проплыли девчонки в коротких кофтенках, с голыми пупками, в бессовестно коротких юбчонках, на высоких каблуках. У Шана глаза вываливались из орбит. Не доев котлету, он рванул в сторону танцплощадки: «Я свободен!» – прорычал неистово. На рык откликнулся Рик – и рванул в ту же сторону… Той ночью они, по-моему, глаз не сомкнули.

Оставшиеся философствовали. Земли России и Китая во многом схожи, но те, кто их населяет, очень разные. Китайцы подчиняют себя обществу, постоянно пребывают в напряжении – русские умеют отдыхать. Китайцы думают о завтрашнем дне – русские живут днем сегодняшним и не «парятся». Русские правы.

Через два дня мы хотели достичь озера Байкал. После Читы съехали с федеральной дороги, чтобы до столицы Бурятии Улан-Удэ сократить путь: вместо 700 километров проехать 500. «На это у нас уйдет один день», – как всегда, оптимистично заявил Петер. А асфальт возьми да и кончись уже после часа пути. Началось родео: мы тряслись на ухабах, как ковбои на мустангах. Проезжали мимо зеркальных озер (сколько же их тут!), зеленых полей, симпатичных, хотя и покосившихся от ветра и времени домиков с филигранно сделанными рез-



ными ставнями… Но тряска!!! Вечером обессиленные попали в грозу, вымокли. И несказанно обрадовались, когда вышли на убежище в поселке Комсомольском.

Тут бы ползком, молча, да на коечку – лишь бы не трястись и чтобы сухо. Но между Риком и Шаном с новой силой вспыхнула «англо-китайская война». Повод совершенно идиотский: один из предоставленных в наше распоряжение матрацев был внутри в катышках и дурно пах, словно в него затолкали гнилую картошку. Кому достанется счастье возлежать на нем?.. Мы воочию убедились, что бытовая неустроенность способна портить отношения людей, спровоцировать международный скандал. Дошло до того, что Рик снова обозвал Шана посредственным механиком, а тот упрекнул Рика за его манеру вождения (это – деликатное изложение существа сказанного «воюющими сторонами»). Хорошо, что хватило остатков здравого смысла, чтобы бросить жребий – он решил, кому спать на дрянном ложе.

После знойного Китая и двух жарких дней в России мы ощутили промозглую прохладу Байкала. Не скажу, что впали в кайф: с тех пор, как под Улан-Удэ попали под дождь, куртки больше не снимали. В Улан-Удэ (мы загодя об этом узнали) на центральной площади возвышается выдающийся памятник – самая большая в мире голова советского вождя Ленина. Конечно, не преминули сфотографироваться на ее фоне. Покажем родным и близким – «заторчат» (это слово наши «кавалеры» услышали от девчонок с дискотеки).

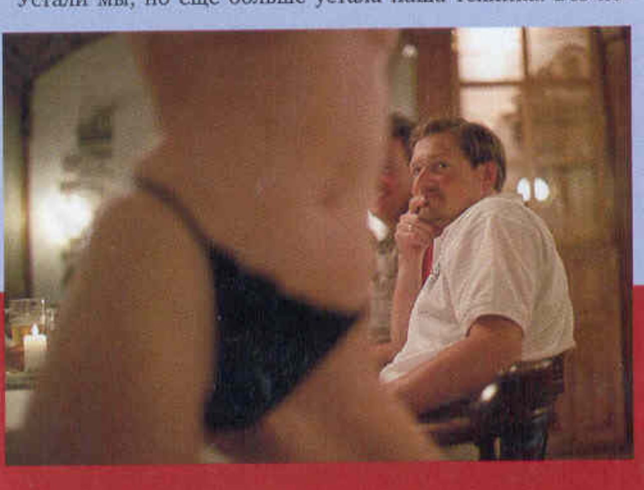
Байкал достигли только к вечеру. Тяжелое небо ртутью отражалось в воде и на горизонте сливалось с ней так, что собственно линия горизонта и не просматривалась. Своей бесконечностью озеро напоминало море. В этом море, только в нем и больше нигде в мире, водится вкуснейшая рыба омуль. Мы, разумеется, угостились.

На дороге наткнулись на чужое несчастье: легковушка попала в кювет. Пытаясь ее вытолкать, водитель смешно семенил вокруг… в одних трусах. «Да, сибиряки – крепкий народец!» – съязвил и одновременно выразил восторг Петер. Но заметили, пассажир истекал кровью. Сразу стало не до шуток. Помогли вытолкать автомобиль, уложили пострадавшего поудобнее (пожертвовали одним из наших спальников), вызвали медиков… «С такими дорогами все они тут самоубийцы», – сказал Рене. Никто ему не возразил.

На ночь нашли «однозвездочную» гостиницу, и здесь сполна ощутили русское гостеприимство: специально для нас открыли ресторан, растопили баню… На следующий день дождь лил, не переставая. К вечеру добрались до Иркутска – одного из красивейших городов Сибири! Я в восторге от него еще и потому, что наконец-то здесь нашли по-настоящему комфортабельный отель.

Устали мы, но еще больше устала наша техника. Без по-





ломки не обходился ни один день. Рику еще в Китае пришлось поменять коробку передач. Через три дня после начала ралли на его же мотоцикле стала отваливаться выхлопная труба – ее привязали проволокой. У «Янцзы» Рене барахлили тормоза. До этого момента мы «убили» шесть генераторов, 14 раз меняли покрышки, тушили загоревшуюся проводку. А еще ехать и ехать… Надежда только на мотозавод в Ирбите.

Наши мотоциклы Chang Jiang названы китайцами в честь самой длинной китайской реки – Янцзы. По сути, это потомки легендарного BMW R71. В России его, конечно, хорошо знают: точную его копию приказал сделать Сталин накануне второй мировой войны. Русские свой мотоцикл назвали М72, а позднее продали лицензию на его производство в страну Мао – так в Китае начали выпускать «Янцзы».

На российских дорогах нам нередко встречались «Уралы» – потомки М72. Шан смотрел на них с восхищением: «Чертовски хорошее качество! Одни шины чего стоят – выдерживают больше 10 тысяч километров, а наши только три. И сталь лучше, и все остальное…».

Ирбитский мотозавод мы нашли в удручающем состоянии: в грязном, сером, убогом здании станки 60–70-х годов, трубопроводы ржавые и облупившиеся – дым вырывается сквозь множество дыр…

– У нас есть все основания с оптимизмом смотреть в будущее, – заявил директор завода Владимир Юдин. Смотришь на него – веришь: одет с иголочки, элегантный синий шелковый галстук, модно подстрижена бородка, на рабочем столе – ноутбук Sony. Не только выглядит, но и действует по-европейски: – Раньше мы сами делали мотоцикл «от и до», сегодня стараемся покупать для него самые лучшие комплектующие, имеющиеся на отечественном и зарубежном рынках.

В Ирбите договорились: ремонт всех наших байков обойдется в 200 евро. Для рабочего мотоциклетного завода это месячная зарплата! Но для нас сумма неразорительная. Сравнили: в Германии Петер заплатил в два раза больше всего лишь за диагностику и замену масла его BMW.





Нам понравились уральские мотоциклы. Совсем недаром русские сравнивают «Уралы» с автоматом Калашникова: «Функционируют везде – в пустыне, воде, болоте!» Я, Рик и Герд решили приехать сюда в следующем году, чтобы каждый купил по байку, на них и совершим тур в Европу. Это обойдется намного дешевле, чем приобретать те же мотоциклы в Европе, через дилера.

Дорога от Урала к центру России далась нелегко, так что в Казани позволили себе небольшой передых – и отправились на пляж. Холодное пиво и купание в реке пошли на пользу – в Нижний Новгород практически долетели. Этот город по-особенному интересен иностранцу. Здесь когда-то проживал известный купеческий род Строгановых, разбогатевший на добыче полезных ископаемых в Сибири. Но его имя стало известно всему миру по другой причине – везде знают мясное блюдо «по-строгановски» – бефстроганов. Разумеется, мы его отведали в городе-основоположнике. Обед дал сильное впечатление!

Казалось, даже моторы радостно зашумели, когда мы наконец-то приблизились к Москве. Въехали в столицу по шоссе Энтузиастов. Название этой дороги нам, уже пожившим людям, напомнило об энтузиазме жителей СССР, когда представитель этой страны первым в истории отправился в космос, а тысячи добровольцев ехали на побережье Тихого океана, чтобы воздвигнуть «русский Сан-Франциско» – город Владивосток… Но и другое вспомнили – о временах «холодной войны», о грандиозной глупости – плане поворота рек, об угрозе, подпортившей репутацию СССР, – когда генсек Никита Хрущев заявлял, что ракеты для армии будут производиться так же быстро, как сосиски… Шоссе Энтузиастов… В царские времена эта дорога называлась Владимиркой – по названию царской резиденции, что в 200 километрах от Москвы. И тогда, и позднее, в сталинское время, это был путь, ведущий в Сибирь – место ссылки не только преступников, но и инакомыслящих. Сегодня бывшая дорога в ГУЛАГи превратилась в дорогу в капитализм, по крайней мере, для китайских торговцев.

Москва – город с бешеным ритмом жизни. Мы с трудом нашли свободные места в пятизвездочном отеле. Я вспомнил, в 90-е годы, когда работал корреспондентом «Stern» в Москве и много ездил по России, не существовало гостиницы, в которой не пришлось бы просыпаться от того, что твое лицо оттоптали рыжие тараканы. Сейчас же на всем пути ни разу не встретили этих тварей. Улицы – чище, люди одеты в добротные вещи, а главное – они перестали ныть и жаловаться. Те участники нашей команды, кто впервые попал в Россию, искренне удивлялись: «Здесь совсем не так плохо, как пишут в западных газетах и показывает телевидение. Здесь просто здорово!..» Но пора прощаться с Москвой – время поджимает.



В Санкт-Петербурге, насладившись Невским проспектом, отправились к тому месту, где во время второй мировой проходила линия фронта. И – на тебе! На скорости 80 км/ч у мотоцикла Петера «полетел» карданный вал. Какая-то старушка, спасибо ей, отослала нас к механику Павлу. Хороший человек Павел – не заставил себя просить о помощи дважды. Затащили «Янцзы» в его «Га-



зель», тронулись к гаражу. Вопреки многообещающему названию, грузовичок ехал совсем не быстро. Зато смогли поговорить: «Шестьдесят лет назад мы друг с другом воевали, а сегодня друг другу помогаем, – говорил он. – И это здорово».

Когда «железо» привели в порядок, Павел проводил к кладбищу, на котором похоронены сотни немецких солдат. Пусть это будут последние жертвы войн между нашими народами. У могил мы и Павел пожали друг другу руки. А вечером устроили праздничный ужин в ресторане. Позади 10 тысяч километров испытаний – разве это не повод, чтобы выпить шампанского!

От Санкт-Петербурга всего 150 километров до российско-эстонской границы, еще 200 – до Таллина (где нас ждал двоюродный брат Рене) и еще 2000 до Берлина. По сравнению с уже пройденным расстоянием – пустяки.

Но дело приняло неприятный поворот. Еще в Китае, когда готовили документы для пересечения границ, из эстонского посольства в Пекине, отвечая на наш письменный запрос, заверили, что Шану не нужна эстонская виза, поскольку у него уже оформлена шенгенская. А здесь, в Питере, наш китаец получил отказ на въезд в Эстонию. Прикажете везти Шана контрабандой, упаковать его в сверток и затолкать под ноги в коляску мотоцикла?.. Пришлось купить ему авиабилет до Стокгольма – встретимся в Швеции.

Вроде бы выход нашли, но душа неспокойна: Шан ни слова не говорит ни по-русски, ни по-английски, ни уж тем более по-шведски. Сам же он, когда прощались в аэропорту, был преисполнен уверенности в себе: «Май венти!» – «Без проблем!». Это его любимая фраза. То же он повторил и когда мы спросили, выдержат ли байки расстояние от Питера до Таллина.

Предстоящие 350 километров мы представляли как приятную прогулку. Однако уже после 40 километров начала шалить коробка передач – мой байк дергался, подпрыгивал с каждым переключением. А наш механик Шан вот уже час, как пролетел над нами в самолете. Пришло ощущение сиротства. Вот когда мы поняли, что без него плохо, и вообще, не будь Шана, мы до сих пор сидели бы в какой-нибудь забытой Богом сибирской глуши.

Ничего умнее не придумали – позвонили на завод в Ирбит. О, удача!



Презирая поломки, мы неслись к конечной цели как на крыльях. А вот и Берлин! Пусть он не такой чистый и аккуратный, как Таллин, не может тягаться своим историческим прошлым с Санкт-Петербургом или похвастаться каким-то невообразимым количеством дорогих машин, как Москва. Но сейчас все в Германии нам казалось идеальным. У Бранденбургских ворот Петер и Рик пали ниц на землю и целовали асфальт. Мы были на седьмом небе!

А уже вечером сидели в баре и строили планы на следующий тур… Скажи сутки-двое назад, что мы еще хоть раз в жизни захотим отправиться в мотопутешествие, – затюкали бы. Но, наверное, не так уж мы плохи каждый в отдельности и в команде, если по прошествии всего двух часов после финиша утомительнейшего марафона снова собрались и искренне хотим в очередное путешествие.

Наутро разъехались. Я помчался домой – меня ждали друзья, омлет с угрем под бокал белого вина.

Перевод с немецкого Дарьи КОЗЬМИНОЙ.

Из трубки подсказали, что в 15 километрах от нас обитает Николай Гришин – специалист по мотоциклам с колясками. Встретились – и он привел в порядок байк Рене. Сказочное везение! Можно терпеть внезапные трудности, если знать, что все закончится удачно.

Почти в полночь снова двинулись в путь. Обычно старались избегать переездов в темноте, но стояли белые ночи, вот и надеялись, что они помогут быстро добраться до границы. Однако, как назло, поломки следовали одна за другой. К тому же разразился ливень… Подъехали к границе в пять утра. Выходит, на 190 километров пути у нас ушло 24 часа. Рекорд! И потом, у нас не осталось запчастей – только один генератор. Доедем до Берлина?..

Два часа сна – и двинулись дальше. На пути к Таллину снова сбои техники. Их мы уже воспринимали как должное: «Она мстит за то, что мы ее гробили в Сибири», – сделал вывод Рене.

Спасителем истерзанных душ и тел стал кузен Рене – Петер Кноль: он разместил несчастных странников в собственном красивейшем замке-отеле в Таллине. Номера – люкс! Более того, наши имена внесли в список почетных гостей, а в нем, если хотите знать, записаны: английский принц Чарльз, канцлер Германии Герхард Шредер, министр иностранных дел ФРГ Йошка Фишер, мировая звезда певец Стинг, другой непревзойденный рок-вокалист Джо Коккер, группа «Дюран-Дюран». Теперь мы с ними сравнялись.

И еще два дня в Таллине! Отремонтировали байки, отдохнули… Впереди Росток, а там и до Берлина рукой подать. Цель близка!



Шан ЙИНУО, он из Пекина. Профессиональный механик, 20 лет ремонтирует мотоциклы с коляской.



Петер ШАУМБУРГ, лидер команды. Без него тур никогда не состоялся бы. Работал в разных странах на четырех континентах. С опытом и обстоятельностью шеф-повара престижнейшего ресторана «Kempinski» (в его подчинении 160 человек) он составлял списки необходимого, обеспечил команду, естественно, едой, запчастями, картами, палатками и экипировкой. У него более чем 20-летний опыт вождения мотоцикла, за плечами несколько крупных туров. Женат на китаянке Ксюфай.



Рене ЭГЛЕ, как и Петер, побывал во многих странах. У Рене многолетний стаж вождения мотоцикла, а свой первый «Янцзы» купил в 1999 году. Наш совместный пробег он назвал выдающимся приключением в своей жизни.



Ричард ДЖОРДЖ, или Рик, как все называют этого англичанина. По уровню запасов жизненной энергии это настоящая атомная электростанция – никак не меньше. Даже за едой палочки ломаются у него в руках. Родился в Сассексе, у него свой бизнес в Гонконге. Первый «Янцзы» купил два года назад.



Матиас ШЕПП, летописец марафона. Говорит на английском, французском, испанском, русском и китайском языках. В течение восьми лет был корреспондентом московского бюро «Stern», с 1999-го работает в пекинском. Женат на русской пианистке Марине.



Герд ГЕОРГЕ, фотограф. В совершенстве владеет не только фототехникой – управляет самолетом, прыгает с парашютом, ездит верхом, занимается дайвингом, альпинизмом и летает на дельтаплане.

Василис ЭЛИНИС, фото Николаса КСАНТОПУЛОСА

ЕХАЛ ГРЕКА ЧЕРЕЗ РЕКУ

Греческий гонщик-гидроциклист Василис Морэтис в прошлом году пересек Эгейское море на трехместном водном мотоцикле. А в этом году усложнил себе задачу.



Эгейское море раскинулось между Грецией и западным побережьем Турции. С древнейших времен оно славится переменчивым характером и погодными сюрпризами. Пересечь его на любом типе судна, а уж тем более на «маломерке» типа моторной лодки – уже приключение. Кто же на него решится?! Миллионы туристов ежегодно берут напрокат яхты, чтобы поплавать, посетить прекрасные острова. И только один человек, опытный гонщик Василис Морэтис, остается верен гидроциклу: не раз он пересекал Эгейское море, а это более 260 км по волнам. В прошлом году он отважился на такое плавание на большом водном мотоцикле, а минувшим летом усложнил задачу: тот же маршрут прошел на Kawasaki 800 SX-R – гидроцикле-«стоячке».

Начал подготовку еще минувшей зимой. Полгода тренировался, параллельно разрабатывал план экспедиции. Многое нужно было учесть, предвидеть самые опасные ситуации, подготовиться им противостоять. Скажем, вблизи от гидроцикла должны следовать по крайней мере две надувные моторные лодки. Не столько для того, чтобы прийти на помощь в трудную минуту, сколько для перевозки топлива. На случай, если поднимется сильный ветер и большая волна; лодки должны быть и быстрыми, и способными двигаться на низкой скорости. Василис придумал устройство, которое поможет заправить аппарат во время волнения на море, ведь пробка бензобака спортивного гидроцикла расположена всего в нескольких сантиметрах над ватерлинией.

В день старта команда поднялась в четыре часа утра и выехала в маленький порт Лаврион, что в 80 км от Афин. Пока Василис переодевался и готовил Kawasaki, остальные члены команды грузили оборудование в надувные лодки. Солнце уже поднялось над горизонтом, когда экспедиция отправилась в путь по зеркальной водной глади. Морэтис разогнал Kawasaki, шел довольно быстро, со скоростью 60–70 км/ч – чтобы в полной мере воспользоваться штилем и продвинуться как можно дальше. Торопился, потому что синоптики прогнозировали ухудшение погоды. Правда, в те благостные утренние часы, когда солнце светило так, что даже через солнцезащитные фильтры тяжело было смотреть, не верилось, что прогноз сбудется. Две лодки с трудом поспевали за SX-R – они под завязку были загружены канистрами с топливом и оборудованием, в них сидели в одной три, в другой четыре человека. В моторке, что потяжелее, уже спорили, кого сбросить за борт, чтобы можно было гнать быстрее. Заодно и порадовать крабов свежей человечиной…

Через 40 минут остановились для дозаправки. К тому моменту преодолели порядка 35 км на северо-восток от порта Лаврион, Василис – все время стоя. На короткой остановке тоже не присесть – спортивный гидроцикл так устроен, что не даст рассиживаться… Море оставалось спокойным, температура воздуха +28°С. Дозаправка прошла без осложнений.

Пять минут – и продолжили путь, курс – к острову Андрос. Подул мягкий ветерок, на поверхности воды появилась рябь. Но гонщик не сбавлял скорости – ее нужно держать максимально возможной, пока ветер не перейдет в порывистый. В темпе прошел еще 10 км… И вот ветер усилился, и море показало свой нрав.

Волны все росли. Василис изменил манеру езды – чтобы беречь силы, но не особенно терять скорость. Однако избежать прыжков и сложных поворотов было невозможно. Да и надо же себя подзадорить! А опыт подсказывал: понятно, что нужно спешить, удерживать ритм, но если потеряешь контроль над собой, повредишь корпус гидроцикла…

До северного побережья острова Андрос шли чуть меньше полутора часов. На берегу команда сделала первую остановку. Засидевшиеся «матросы» моторок разминали затекшие ноги, Василис, наоборот, сел.

Преодолели почти 70 км быстрее, чем в прошлом году. Недурно, если учесть, что надувные лодки в четыре раза длиннее SX-R и в три раза шире, к тому же при этих габаритах сложнее и держать темп, и бороться со стихией.

Василис и еще повалялся бы, но нужно осмотреть двигатель гидроцикла. «Матросы» эскорта заправили Kawasaki. Уже через 20 минут выдвинулись. Теперь – к острову Псара.

До него еще сотня километров. Этот участок Эгейского моря самый сложный, самый непредсказуемый. Какая здесь будет погода завтра, синоптики вообще не берутся прогнозировать.

Волны продолжали расти, расстояние между ними сокращаться. Теперь Василису предстояло выбирать между «плохо» и «очень плохо», причем он понятия не имел, что чем называть: «давать газу» и прыгать по волнам или наоборот – газ сбрасывать и отдаваться воле волн. У каждого варианта свои преимущества (ил-

люзорные) и недостатки (явные). В том и другом случае Морэтису приходилось мгновенно «читать» волны и решать, как быстро и под каким углом проходить каждый очередной гребень. И вот в этом-то немыслимом, бесконечном слежении за волнами таится коварство: у пилота очень скоро начинает кружиться голова – от того, что зрачки все время сосредотачиваются и фокусируются на движущихся объектах… Но у гонщика большой опыт, он много тренировался – справился. Это при том, что гидроцикл шел со скоростью 30–35 км/ч – довольно быстро для таких условий «трассы».

Но пора заправляться. Отметили: поскольку на втором этапе пути шли с меньшей скоростью, Kawasaki потреблял бензин экономно. Если до этого момента заливали бак каждые 40 минут, то в этот раз заправились через час. Вот что значит хорошо подготовиться: заправка на волне прошла мгновенно!

Проходили центр Эгейского моря… Повсюду над головой только синь неба, уходящего в темное, но кристально чистое море. Цвет воды уникален, величественен, и ты не жертва могущественной стихии – ты равный ей!.. Не зря древние греки включали в число 12 олимпийских богов Посейдона, бога морей.

Заправились – набрали прежний ритм. А ветер усилился, волны снова росли. Василис придерживал аквабайк, шел со скоростью около 10 км/ч – так безопаснее, и не растрачивал силы попусту. А погода выбрасывала фортели: то «придавит», то «отпустит». В некоторые моменты у пилота екало сердце – когда гидроцикл и сам Василис получили нокаутирующие удары волн.

Преодолев еще около 40 км, команда увидела южную оконечность Псары. Вот он, берег – рукой подать!.. Но заправляться пришлось на волне – до острова не дотянуть. На сей раз швыряло так, что пришлось попыхтеть, покряхтеть, выругаться… А ведь море ругать нельзя, если ты на плаву. За что и получили, и уже не только по морде, но и по спине, по печени, под зад…

Добрались до суши. Василис присел… Он и опытный конструктор надувных лодок, а здесь – капитан команды Важелис Карабетсос решали, продвигаться ли дальше курсом на остров Лесбос (он запланирован очередной целью по генеральному плану) или направиться к ближайшему острову Хиос (по запасному). Стоял бы штиль – раз плюнуть, в удовольствие. Но при той погоде этот бросок мог стать последним приключением для всей команды. И потом, в Министерстве торгового флота, когда давали «добро» на экспедицию, оговорили: отправляйтесь, но при не жизненно опасных погодных условиях. Надо придерживаться договоренностей – направились к западному побережью Хиоса.

Волны выматывали, и было бы совсем плохо, но Kawasaki шел предсказуемо, чем здорово помогал. И все равно организм Василиса начал подавать первые признаки усталости. Чтобы снизить напряжение, гонщик сбросил скорость, старался реже прыгать через волны, чаще прикладывался к бутылочкам с энергетическим напитком – чтобы, как это ни странно звучит посреди воды, избежать обезвоживания.

Через три часа истязаний волнами, под испепеляющим солнцем команда достигла маленькой деревушки Волисос на западном побережье Хиоса. Все, финиш!..Василис ступил на берег, отошел от воды подальше, сел. Сидел долго.

Экспедиция прошла успешно, результат есть: за восемь ходовых часов Василис пересек Эгейское море – 200 км – на спортивном – «стоячем» гидроцикле. Если бы погода не испортилась… Но какой смысл сожалеть: не случилось – и все тут. Зато есть повод решиться на лучший рекорд. Впрочем, уже сейчас установлено достижение абсолютное, которое не перекрыть: за весь путь Василис Морэтис ни разу не упал с этого малоустойчивого гидроцикла.

Победил и Kawasaki 800 SX-R: не отлетел ни один винтик, корпус выдержал невероятные нагрузки. Вместе с командой греков установление рекорда могут праздновать доводчики гидроцикла из американской компании Jet Ski Racing. ⏮



СПУСК В ОБЪЯТИЯХ ЛАВИНЫ

Сезон закрылся, байк на приколе. Одни в тоске ждут весны, другие зовут друзей-единомышленников и отправляются за приключениями в горы.

С Пашкой все время что-то происходит: то мотик заправить забудет, то на поезд опоздает, то из трамвая выпадет… А похож он на Чертенка № 13 из мультика – такой же застенчивый романтик с бесенятами в глазах. Вот друзья и окрестили его Пашкой Тринадцатым.

Увлечений ему хватает, но страстей только две: мотоцикл «Урал-Турист», с которым не расстается даже зимой, и – горы. В горах он вырос, с ними на «ты». Катается по склонам лет с десяти, знает, как улицы родного города, любит их и им поклоняется. А в последние годы всерьез увлекся бэккантри.

Смысл занятия прост: надо подняться на вершину пешком и скатиться на сноуборде. Иными словами, это смесь альпинизма с ездой на сноуборде или на горных лыжах – как кому сподручнее.

Сказать легко – попробуй сделай! Не всякий способен забраться наверх. А спуститься – легче?! Причем непроторенной дорогой, вне «обжитых» трасс. Это занятие для людей не только с могучими мышцами, но и с крепкими нервами.

Горы не прощают ни бравады, ни робости, они одинаково безжалостны и к профессионалам, и к дилетантам. Карабкаешься вверх, сцепив зубы, загоняя усталость в дальний угол, ноги не гнутся, руки не слушаются, воздуха не хватает… А вокруг все сияет, слепит: куда ни глянь – кругом только выжигающий глаза снег. И облака где-то там, внизу. Бывает кислородное голодание и изнеможение вызывают самые неожиданные и будто бы абсолютно реальные образы. Однажды дорогу перебежал тигр, вслед за ним – слон… Перебор: слон замерзнет. Значит, пора передохнуть… Бывало и так. Гид задал группе слишком быстрый темп, и вскоре «чайники», уставшие донельзя, остановились и заявили: подождем трамвая, он скоро придет. Видите, как вибрируют рельсы, слышите стук колес?

…Маршрут спуска детально изучают во время подъема. Ведь белый и пушистый склон бывает опасным – под снегом может скрываться трещина или чуть припорошенная каменная гряда. Если склон крутой, то надо выбрать и осмотреть место для вы-







ката: малейший бугорок здесь может стать роковым… Бывает, спускаешься почти отвесно, ничего не видишь, кроме своей доски, не зная, что там внизу… Но восторг перекрывает страх: ты первым едешь по девственной белизне, тебя окутывает космическая пыль, все пространство вокруг, сколько хватает взгляда, – твое. Скорость ощущаешь всем нутром, а когда летишь «за сотню», даже куртка по-особому трясется на ветру…

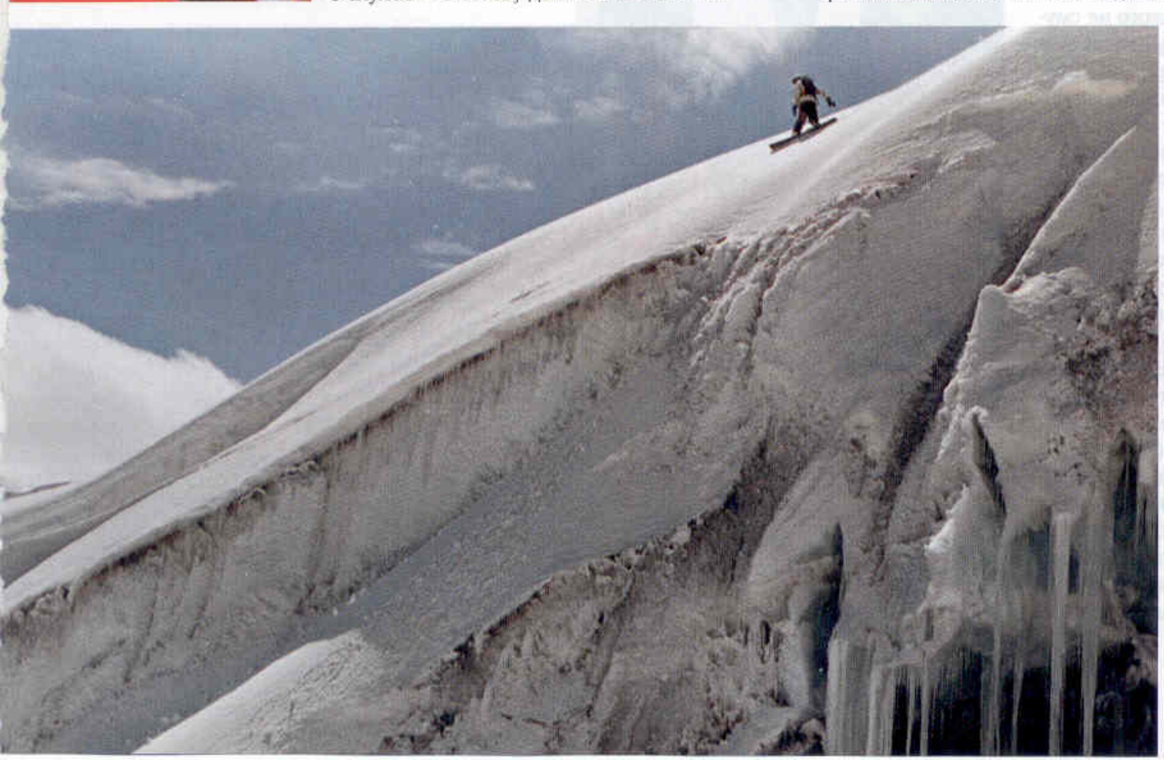
Пашка Тринадцатый говорит:

– Либо не бойся, либо не делай. Однажды испугался ехать по прямой вниз – пошел наискось. Подрезал лавину и вместе с нею летел со скал. Как летел, кувыркался, обо что бился – не помню. Очнулся – темень, дышать нечем. Засыпало! А душа ликует: живой! И сразу – молнией мысль: ребят-то, небось, тоже засыпало лавиной? Попробовал пошевелиться – ни в какую… Но обошлось: ребята в тот раз от лавины ускользнули, успели. Потом вернулись и меня вытащили. О как бывает! А случается, пролетаешь сложнейший склон на одном дыхании. Снимаешь сноуборд и падаешь, блин, на ровном месте. Хорошо, если без переломов…

Альпинисты поздравляют друг друга, когда заходят на вершину, сноубордисты – после спуска. Их шутка: «Вечер. И мы снова живы.»

Но снова берут рюкзак, сноуборд и – на гору.

Майя ГЛУМОВА,
фото Натальи ЛАПИНОЙ и Павла РОДИНА







ПОД ЗАПАХИ БЕНЗИНА И ПИЦЦЫ

Впечатляющий праздник устроила для владельцев мотоциклов своей марки компания Benelli, итальянский производитель дорогих спортивных мотоциклов: состоялось «всемирное» массовое гуляние Benelliводов. Надо заметить, каждому владельцу этих итальянских мотоциклов выслали персональные приглашения в Мизано, позвали дилеров и журналистов со всего света…

А прошли Benelli Days не где-нибудь, а на треке в Мизано – гоночной трассе, принимающей у себя и национальные чемпионаты различных серий.

На целых три дня устроители грандиозной тусовки арендовали трек со всеми его барами, ресторанами, бассейном под открытым небом.

Собрались, познакомились – и праздник поехал!.. Поехал – в прямом и переносном смыслах. Маршалы на дистанции дали отмашку зеленым флагом – и вся разнонациональная братия Benelliводов «порциями» по 50 человек ринулась по трассе, вытворяя всяческие «безобразия». Было много тех, кто гнал суперклассно. Но по тому, как солидные мужи, парни и девушки (!) проходили повороты и проносились мимо трибун, было видно, что не каждый обладатель этой эксклюзивной и скоростной техники умеет, как бог, ездить на мотоцикле. Но это обстоятельство никого не смущало – ведь праздник! И выкручивали ручку газа. Да, падали… Но маршалы, предельно благосклонные к пилотам, быстро убирали с трассы поваленные мотоциклы, а не самых удачливых новоиспеченных гонщиков были готовы обмазать йодом и обмотать бинтами с головы до ног.



Синяков и шишек набили много, но, к счастью, за три дня никто серьезно не пострадал, и после очередной сессии в большинстве как ни в чем не бывало вновь становились в очередь, чтобы еще разок отжечь по трассе. Самым высокопоставленным пострадавшим оказался сам господин Андреа Мерлони – владелец завода Benelli и член богатейшей итальянской семьи, владеющей брендами Indesit и Ariston. Он «разложил» один из Tornado на выходе из последнего поворота, чем и заслужил бурные аплодисменты отдыхавших на трибуне мотоциклистов. Одним словом, было весело, было на что посмотреть.

Журналистам повезло меньше – нам дали проехать всего три круга, за которые, вы сами понимаете, ни познакомиться с мотоциклом, ни изучить трассу невозможно. Повезло в другом: в «гуляниях» участвовала гоночная команда Benelli (частная, а не заводская, но получившая поддержку завода). Вот тут уж пишущий и показывающий люд оторвался! Пилоты рассказали о достигнутых в этом году результатах в гонках Endurance – об этом говорили с удовольствием. Но нам того мало, и мы выпытали у них критические замечания о технике Benelli: оказалось, существуют небольшие проблемы с электрикой на модели Tornado Tre.

Не забыли организаторы о ветеранах – приверженцах марки: им предоставили возможность совершить круг почета по трассе. Устроили приятный сюрприз и тем, кто только планирует приобрести себе высокотехнологичный «мужской» мотоцикл с необычным 3-цилиндровым двигателем и карбоновой рамой (Benelli Tornado), а также другую машину – с кнопкой контроля мощности (TNT). Последнее нововведение применено на серийных мотоциклах впервые в мировой практике. Так вот эти мотоциклы специально доставили сюда, на Benelli Days, а было это, заметьте, за три дня до всемирной выставки Intermot в Мюнхене, где аппараты, как было заявлено, впервые собирались представить на обзор мировой мотоциклетной общественности. Но, выходит, впервые представили все-таки в Мизано.

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото автора



ЭВЕРЕСТ, МОТОЦИКЛ, ОТМЕТКА 7028 М



Когда летом прошлого года команда журнала «Мото» въехала на мотоцикле на Эльбрус, думали: вот оно, рекорд в Книге Гиннесса обеспечен!.. Но ответ из Лондона, где расположена штаб-квартира Книги, ошеломил: за год с небольшим до нашей экспедиции двое китайцев поднялись на мотоцикле на Эверест до отметки 6116 м (достижение команды «Мото» на Эльбрусе – 5642 м). Более того, примерно в те же сроки, когда мы штурмовали свою гору, они улучшили свой же рекорд еще почти на километр! (В ходе подготовки к покорению кавказского исполина мы прошерстили массу источников, в том числе и Книгу Гиннесса, но информации о китайском восхождении нигде не было – в самые свежие издания Книги вошли рекорды давностью в несколько лет).

Завидуем, но белой завистью. Потому что знаем, насколько это сложное, опасное и в то же время захватывающее предприятие.

На добывание подробностей о китайском мотовосхождении, как ни спешили рассказать о нем своим читателям, ушло больше года: не так-то просто разобраться в том, что дает китайский Инет – здесь общаются исключительно иероглифами. Но помог коллега – корреспондент газеты «Труд» в Пекине Дмитрий ПРИВАЛОВ. Вот что он передал.

Вечером 6 июня 2003 года китайский экстремал Чэнь Цзяньго на двухколесной машине марки «Сяньфэн» (в переводе с китайского – «ветерок») производства КНР достиг отметки 7028 м высочайшего пика планеты – горы Эверест. Тем самым он обновил свой же рекорд, внесенный в Книгу рекордов Гиннесса.

Путь героя к вершине успеха продлился без малого четыре дня – вдвое дольше запланированного времени. Автомобиль поддержки, сопровождавший Чэнь Цзяньго и его помощника Фань Гуанхоя, остановился на высоте 5200 м. Мотоциклисты остались наедине с неприступной горой, суровой погодой и своим двухколесным «мустангом», собранным на одном из конверсионных предприятий оборонной отрасли КНР и снабженным двигателем объемом 250 «кубов» от Suzuki – японского партнера китайских мотостроителей. Утверждают, что на мотоциклах той же марки, зарекомендовавших себя с самой лучшей стороны в плане выносливости, надежности и приспособленности к высокогорью, разъезжают по Гималаям бойцы расквартированных здесь подразделений Народно-освободительной армии Китая.

Техника на всем протяжении подъема ни разу не подвела. А вот человеческий организм оказался куда слабее в условиях тяжелейших перегрузок.

Линия снежного покрова в Гималаях начинается с 4500 метров. Если учесть, что отправной точкой высокогорного маршрута стала столица Тибета – г. Лхаса, расположенный на высоте более 3600 метров, то путь на Джомолунгму (так именуют здесь Эверест) можно смело уподобить путешествию в Антарктиду с ее вечной мерзлотой. Несмотря на одежду полярников, Чэнь и его спутник обморозили руки и ноги, не говоря уже о проблемах с пищеварением и дыханием, знакомых едва ли не всякому, хоть раз взбиравшемуся в такие выси.

Под конец маршрута, пролегавшего не по каменистым тропинкам, а по неутрамбованному снегу, Чэнь не мог сделать даже глоток воды, а Фань вовсе на время ослеп из-за ярчайшей белизны снега. Мотор «Сяньфэна» все еще упрямо ревел, а изможденные, обессилевшие наездники в буквальном смысле вывалились из седла. Но чего только не выдержишь, чтобы достичь заветной цели.



Фото предоставлены журналом «Мотоцикл» (КНР)

ПРОПОВЕДЬ С СЕДЛА МОТОЦИКЛА



ВИРТУАЛЬНЫЙ МОТОХРАМ

Очень многие байкеры по натуре – философы. Такова их природа: обретенная внутренняя свобода постоянно дает право и повод для размышлений на вечные темы. Рассуждают о связи высокого и обыденного не только философы, но и те, кто эти связи чувствует остро. Московский байкер Иваныч не только чувствует, но и делится мыслями – как проповедник. Его аудитория те, кто рядом, но больше другие – кто заходит в Интернете на личный сайт Иваныча – «Мотохрам» (www.motohram.ru). Основополагающий постулат байкера – вера в необходимость делать добро. «Ничего нового, – скажете вы, – то же провозглашают все религии, в том числе и христианство». Однако Иваныч выдвигает бесспорные аргументы в пользу того, что байкеры нуждаются в слове, пробуждающем светлое.

– Я знаю много клубов, в которых господствует дух братства. Но мотоциклистов надо объединить не клубом, а верой. В каждом городе есть мотоциклисты, но не в каждом городе есть для них храм – в его возвышенном понимании… Пусть не сбивает с толку название – «храм», ведь это не всегда – сооружение. Он в душе, помыслах, деяниях. У нас он виртуальный, без ограничивающих пространство стен – он есть везде.

В него может запросто войти человек из любого клуба, носитель любых цветов – «вольный волк» или «человек стаи». Неважно, католик или мусульманин – каждому открыт вход к братьям… Вот и сделан шаг к миру – миру без границ.

Корни байкерского движения уходят в историю. Некоторые ассоциируют с мотоциклами и байкерами идею конфедерации, отсюда снобизм и неуважение отдельных байкеров к женщинам и неграм. Времена конфедерации – другая эпоха, тогда царили другие нравы, в конце концов, то было в другой стране. Сейчас многое изменилось – и отношение людей друг к другу, и в целом мир другой. Некоторые отчуждаются, принимают позицию «не верь, не бойся, не проси». Это позиция одиночек, отвергающих товарищество, у них каждый сам за себя и сам по себе. Если создается МС, то есть MotoClub, в нем утверждается строгая иерархия

БАЙКЕРСКИЕ ТРАДИЦИИ И ПРИМЕТЫ ОТ ИВАНЫЧА

● Прежде чем сесть на мотоцикл, нужно обойти вокруг него и присесть рядом на корточки – вроде как посидеть перед дорогой. Эта традиция, как и многие, продиктована жизнью: сможешь увидеть незамеченный до сих пор дефект.

● Мотоцикл нельзя ругать. Если он плохо заводится или часто ломается, значит, вы его не любите, и он вам платит тем же.

● Не пить спиртного перед дальней поездкой.

● Мотоцикл должен быть всегда чистым. После каждой поездки его надо хотя бы протереть. За это он вас отблагодарит. А оставите грязным – накажет.

● Прежде чем сесть на байк, топни ногой о землю. После этого не упадешь, потому что удар о землю уже был.

● У знакомого «одиночника» была традиция: садясь на байк, он целовал его, чтоб тот не упал и не сломался. И перед тем, как слезть, тоже целовал – благодарил.

● Хорошая примета – заглянуть перед выездом в бензобак: поездка будет удачной.

● Если упал шлем – плохая примета. Чтобы ее аннулировать, надо потопать по земле и пошлепать по баку или сиденью.

● Если на тебя «капнула» птичка – хорошая примета: дорога будет удачной. Если на мотоцикл – не сломается. Если на тебя и на мотоцикл – удачно покатаешься, без аварий.

● Если тебя облаяла собака – хорошая примета: собака желает счастливого пути. Если пытается укусить – плохая примета, надо быть осторожней: живот-



Рисунок Сергея ЧИРКОВА



по военному образцу, принимается подобие атрибутики солдафонов... А ведь она частенько выглядит карикатурно. Гораздо реже клуб создается как общество единомышленников, еще реже – по принципу нравственных позиций.

Я не претендую на роль лидера, а то, что говорю – не истины в последней инстанции. Все, что делаю, – попытка объединить, сдружить, объяснить смысл мотожизни, как я его понимаю, поделиться тем, что знаю сам. А кое-что знаю – я байкер со стажем. Заходите – поговорим, поспорим, если смогу – посоветую дело, получится – развею сомнения, а то и сниму камень с сердца. Я знаю мотоциклы, так что подскажу «по железу», поделюсь, как с мотоциклом жить, как с ним общаться, как он платит за внимание к себе или мстит за пренебрежение...

После армии я в одиночку колесил по России, были встречи, беседы, много спорил, а в спорах познавал новое. После развала Союза люди разных национальностей и геоположений начали «расползаться», появились границы – и передвигаться стало труднее, завязывать и развивать контакты сложнее... Еще и потому решил создать общедоступный храм, чтобы под его «куполом» крепли связи, стало меньше снобов, клубов, замкнутых в собственном мирке, дабы возродилось взаимное понимание. Пусть в него придут и те, кто не имеет никакого отношения к мотоциклам, но поддерживает идеи братства, дружбы и... Много чего может получиться доброго. Присоединяйся, брат!

Не для всех читателей «Мото» доступен Интернет. Вот мы и договорились с Иванычем, что будем отдавать ему письма, которые поступят с обращениями к нему (только, пожалуйста, задавайте вопросы и высказывайте мнения в письмах – на телефонные звонки мы физически не в состоянии отвечать). Время от времени будем предоставлять ему журнальную «кафедру», чтобы говорить о высоком и насущном. В добрый час!

ное как бы не пускает тебя. Если укусила – очень плохая примета. Лучше вообще не выезжать.

- Если дорогу перебежала кошка (цвет роли не играет, разве что кошка рыжая) – к хорошей погоде. Рыжая кошка – к очень хорошей погоде.
- Если в тебя врезалась муха или жук – хорошая примета. Если в лоб – не стоит ехать быстро. Если попала в глаз, значит, ты едешь без очков – остановись, протри глаз и надень очки. Если в бороду – это очень хорошая примета. А если в бороде запуталась – наилучшая примета.
- Очень плохая примета садиться на мотоцикл справа. Если это неизбежно, погладь бак и попроси у байка прощение.
- Во времена, когда мотоциклист любил другого мотоциклиста больше чем родного брата, существовали такие приметы. Если стоит мотоцикл на обочине и шлем лежит возле переднего колеса, нужна помощь. Каждый уважающий себя байкер считал за честь помочь собрату в беде.
- В том, как лежит шлем, заложена информация о необходимой помощи. Если шлем (каска, фуражка) лежит кверху горловиной (как емкость) – нужен бензин. Если вниз горловиной (еще одна голова) – нужна техническая помощь. Если горловиной в сторону – медицинская помощь: когда человеку плохо, он не может положить шлем как надо, а при падении шлем всегда ложится на бок – действует «закон бутерброда».
- Если мотоцикл лежит – это самое страшное: человек без сознания. И не сомневайтесь в этом: даже в полубессознательном состоянии (если, конечно, ничего себе не сломал) байкер ставит мотоцикл на подножку, а уж потом вырубается.
- Сейчас многие игнорируют просьбы о помощи на дороге – надеются, что с ними ничего страшного не случится. Но с ними-то как раз и случается.

ПРОЩАЛЬНЫЙ «РАСКОЛБАС»

БАЙКЕРЫ МОСКВЫ ЗАКРЫЛИ СЕЗОН

В жизни всероссийской мототусовки два всеобщих события – начало и конец сезона. И вот октябрь, «закрылись»...

Дабы грусть по дорогам, которые не успели проехать, не засосала, мотоциклисты Москвы зарядились энергией. Как обычно на протяжении уже многих лет, на Смотровой площадке Воробьевых гор собрались толпы двухколесного народа. Площадка для таких съездов невелика, и мотоциклы ставили в 3–4 ряда, тесно, а троллейбусам все равно приходилось брать далеко влево, чтобы объехать байки: отцепляли «рога» и скатывались под горку. А ровно в 17 часов (чудо как пунктуально!) все выстроились перед главным зданием МГУ в огромную колонну из не менее чем 700 мотоциклов и двинулись в традиционный прохват по Садовому кольцу.

От лица всех участников парада наше байкерское спасибо инспекторам мотобатальона столичного ГИБДД! Чтобы не возникло препятствий для проезда по городу, они перекрыли выезд автомобилей с примыкающих улиц, пресекали все попытки наглых автомобилистов вклиниться в стальную «змею».

Кульминация праздника – вечером: арендованный кинотеатр ходил ходуном от «расколбаса». Обилие конкурсов и потрясающий концерт группы «Мамульки Бенд» сделали атмосферу по-настоящему тусовочной, теплой и праздничной. Полученного здесь заряда жизненной энергии всем хватит, чтобы зима не казалась такой долгой и нудной. Ведь за ней последует не менее зажигательное «открытие»! ⏮

МЫ ЛЮБИМ СВОИХ «СТАРУШЕК»

КЛУБ JAWAOLD



История клуба началась банально. Несколько лет назад Денис Тучин купил у соседа «Яву-350». Вернее, то, что от нее осталось. Поставил на колеса, прокатился... И заболел самой удивительной из всех мотоболезней – явоманией.

Ден начал искать друзей «по интересу». Поиск во «всемирной паутине» ничего не дал – не было сайтов по «Явам», а уж тем более – по «старушкам». И Ден открыл самый первый сайт – без надежд на существование. И загнулся бы сайт бесславно, но поклонников удивительного мотоцикла нашлось много, они обрели свое место в сети, делились полезной информацией...

Сайт быстро превратился из серенького «хомяка» в замечательно оформленную страницу www.jawaold.ru – единственный сетевой ресурс в рунете, посвященный культовой чешской технике. Члены клуба «выложили» основные книги по «старушкам», рассказывали о собственном опыте ремонта и модернизации старинной чешской техники... День ото дня полнились ряды как постоянных членов клуба, так и случайных посетителей. «Заходили» и владельцы более поздних моделей «Яв». В клуб вступили люди, заслуживающие особого внимания. Например, Александр Попов (aka San) и Алексей Завьялов (aka Petrovich). В 2000 году они совершили путешествие из Киева в Лиссабон и обратно на двух «Явах-250»! Без единой поломки!.. Первая клубная встреча прошла без техники, на второй я рискнул – приехал на «Яве». А последний раз прикатили аж пять мотоциклов – немало для раритетной техники.

JawaOld – нестандартный мотоклуб. У нас нет иерархии, каждый делает для общего дела все, что в силах. Рады новичкам – гордимся, что техника, о которой мечтали наши отцы и деды, вызывает восхищение и интерес у современников.

На «старушек» все всегда реагируют одинаково доброжелательно: смотрят с улыбкой, как на старого–доброго знакомого. Еще бы: по шарму их ни с чем не сравнить!

К сожалению, мы не можем кататься вместе каждый день. Но есть у нас общая мечта: прохватить вместе в Крым, с палатками, как это любили, бывало, наши предки. ⏮

Антон ВОРОНЦОВ (Czech), фото автора.

ОТЗОВИСЬ, АФОНЯ!

Обычно в «Мото» мы не публикуем письма личного характера. Но из каждого правила есть исключение. Сами судите, могли ли бросить в корзину это:

«Меня зовут Настя. Прошлым летом впервые поехала на байк-слет в Малоярославец, там познакомилась с Афоней (Димой), владельцем черного «спорта» Yamaha. Весь день не отходили друг от друга. Когда расставались, я дала ему домашний адрес. Соседи сказали, что Афоня несколько раз приезжал с букетами алых роз, но я была на работе. Теперь не приезжает, а как его найти, не знаю. Ему 27 лет, он из Курска». ⏮

Если кто-то знает, как отыскать Дмитрия, звоните подруге автора письма – Татьяне (она всегда у телефона): (095) 299-31-89, 209-40-47.

НА ВОЛГЕ ПОШОУМЕЛИ



Традиционное байк-пати волгоградских байкеров организовал мотоклуб Bike House 266. Начали с неспешного проезда колонны через город к загородному автодрому. Кульминацией праздника стала «гонка на выживание» двух самых байкерских автомобилей – «Москвича» и «Запорожца». Закончилась, к удовольствию болельщиков, разбитыми в хлам кузовами. На сцене «зажигали» волгоградские рок-группы. Не дождавшись стриптизерш, верные спутницы байкеров их заменили. Получилось не хуже, чем у профессионалок.



Стоял громкий тарарам, но любимый город спал спокойно, ибо блюли порядок и сверхмеры развеселившихся гостей «уговорили» не покидать место проведения пати.

Константин ЛИТВИН, Волгоград, фото автора

ПУТЬ К СЕРДЦУ ТОМА КРУЗА

А вот знающие люди убедят, что истина неверна: путь к сердцу мужчины лежит не только через его желудок. Известный актер, красавчик Том Круз заявил, что ищет невесту-байкершу. Да не простую, а любительницу и ценительницу Harley. По словам актера, его очередная супруга должна стать настоящей спутницей жизни и в буквальном смысле готовой ехать с любимым на край света: «Только такую женщину я буду боготворить». Надо думать, бывшие подруги – Николь Кидман и Пенелопа Крус, не знали этот путь к сердцу благоверного.



ОБАЯТЕЛЬНЫЙ ДРАЧУН СЕЛ ЗА РОГАТЫЙ РУЛЬ



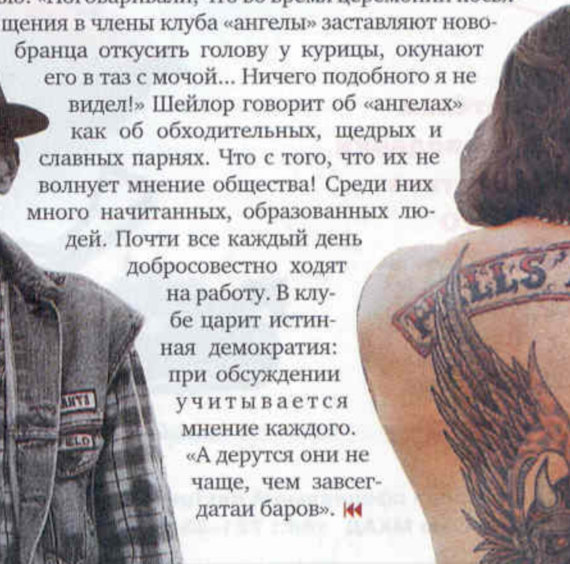
Звезда Голливуда, популярный актер Джеки Чан согласился стать «лицом» индийской фирмы Bajaj при проведении рекламной кампании ее нового мотоцикла Discover. По словам главы фирмы, Чан – один из лучших и любимейших актеров, поэтому именно ему предложили сделать мотоцикл знаменитым.

«АНГЕЛЫ АДА» ВСЕ ЖЕ АНГЕЛЫ

Фото из книги Эндрю Шейлора Hells Angels Motorcycle Club.

Окутанный мифами и легендами, самый скандальный в мире американский мотоклуб Hells Angels («Ангелы ада») на четыре года допустил в свою жизнь фотографа Эндрю Шейлора. Созданные им работы вошли в книгу с незамысловатым названием Hells Angels Motorcycle Club, часть из них экспонируется в Национальном театре Лондона.

Шейлор побывал с доселе неприступными «ангелами» на тусовках, праздниках, свадьбах и похоронах, а один из грозных с виду бородачей стал крестным отцом его дочери. На многих фотографиях Шейлора байкеры предстают порою с самой неожиданной стороны. В интервью газете MCN Эндрю признался, что до встречи с «ангелами» он считал их опасными, агрессивными, грязными лентяями, людьми с нечеловеческой моралью: «Поговаривали, что во время церемонии посвящения в члены клуба «ангелы» заставляют новобранца откусить голову у курицы, окунают его в таз с мочой... Ничего подобного я не видел!» Шейлор говорит об «ангелах» как об обходительных, щедрых и славных парнях. Что с того, что их не волнует мнение общества! Среди них много начитанных, образованных людей. Почти все каждый день добросовестно ходят на работу. В клубе царит истинная демократия: при обсуждении учитывается мнение каждого. «А дерутся они не чаще, чем завсегдатаи баров».



«ФЕРЗЬ» УМЕЕТ ЗАРАБАТЫВАТЬ

Когда заполыхало огромное кольцо над трамплином и сквозь огонь один за другим стали прыгать мотоциклисты, толпа зрителей сначала онемела, а потом все зааплодировали. Трюк исполняли подростки!.. В Южном округе столицы отмечали День пожилого человека, местные власти позвали здесь выступить опекаемый администрацией вот уже 12 лет подростковый мотоциклетный клуб «Ферзь».

Начать тренироваться в клубной секции мотокросса может каждый, среди новичков есть даже третьеклассники. Денег за обучение здесь не берут – клуб существует за счет самоокупаемости.

Зарабатывают в том числе и тем, что снимаются в фильмах и видеоклипах, скажем, в показанном не так давно сериале на канале СТС «Операция «Цвет нации». Клубные кроссмены научились проводить музыкальные мото-шоу-программы, наполненные пиротехническими эффектами и каскадерскими трюками.

В «Ферзе» нашли и другой способ добывания средств на нормальное существование. Учащиеся расположенного по соседству профтехучилища проходят в автосервисе обучение и в ходе практики под присмотром опытных мастеров и вместе со спортсменами «Ферзя» ремонтируют «жестянку» и моторы мотоциклов заказчиков. Вот и «живые» деньги на покупку гоночных мотоциклов.

Конечно, средств на технику нужно больше, чем могут заработать ребята, нужна и экипировка. До последнего времени не было и настоящей трассы. И тут помогли местные власти.

Управа округа помогла сократить расходы – предоставила клубу помещение, спортивную форму, до конца этого года обещает выделить землю под постоянную трассу. Об этом рассказал корреспонденту «Мото» Олег Малинин, глава администрации микрорайона Царицыно. Он тоже приехал на недавнее шоу в День пожилого человека вместе с семейством и почти все представление держал на плечах маленькую дочку, с восторгом взиравшую на происходящее. ⏮



КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ: БАЙКИ-ШОУ



Мотоцикл ВМ 150, круизер, предоставлен компанией «Балтмоторс», Калининград

На Рождество мы назовем имя счастливчика, который откроет сезон на этом красавце-круизере. Жюри предстоит сложная работа: достойных претендентов много, а приз один. Но еще есть время побороться – в вашем распоряжении месяц-полтора.

Условия участия в конкурсе просты. Одним из персонажей вашей байки должен быть мотоцикл (или его «родственник»). Объем текста – покороче, хотелось бы прочитать – и улыбнуться. За все опубликованные байки – гонорар (но если укажете свои реквизиты, их перечень на стр. 4).

ПОЯС ВЕРНОСТИ

С покатушек мы с отцом вернулись за полночь. Мой мотоцикл «живет» в просторной (не в пример моей) квартире родителей. Быстренько поставил свой эндуро и помчался домой: в последнее время жена наезжала: «Все где-то мотаетесь… А я?» Так поторопился, что даже не переоделся, только мотоботы сменил на кроссовки.

Свет в окне не горел – жена уже спала… «Опять пилить будет с утра»… Тихо открыл дверь, прокрался на кухню, стал раздеваться. Расстегнул куртку и… Вот тебе на! Вокруг пояса противоугонный трос, замок-фиксатор застегнут, а ключ от него на одном кольце с ключом зажигания остался в мотоцикле – в квартире родителей.

«Утро вечера мудренее», – решил я и, поправив на себе, чтобы не давил, холодный металлический пояс, нырнул под одеяло. – «Проснусь – заскачу к родителям».

Проснулся под ехидным взглядом жены: «Ты что, напялил пояс верности?» Позвонил предкам. Услышав в трубке длинные гудки, вспомнил: так ведь они собирались на дачу! Предупредили, что если с погодой не повезет, то к вечеру вернутся.

Отличная погода стояла несколько дней.

Антон САМАРИН, Москва

ВОТ И ПОЗНАКОМИЛИСЬ

Зимним вечером возвращался я из гостей на спортивном «Иже». В свете фар – бревно поперек дороги. Газанул, поднял переднее колесо – переехал. Чувствую, бревно-то мягкое. Вернулся посмотреть… О, ужас! – лежит мужик. И не подает признаков жизни. Ну, думаю, «приехал». Начал шлепать его по щекам… Вдруг мужик раззявил рот, обдал меня перегаром и произнес: «Павел Николаевич» – и протянул руку. А потом деловито так: «На-ли-вай!».

ИНСТРУМЕНТ ДОРОЖЕ

Эту историю мне рассказал автоинспектор. Помню ее практически дословно.

«Дежурил я на посту ДПС. В тот день дорога была сильно загружена, я добросовестно выполнял профессиональные обязанности по проверке документов водителей и грузов различных автомашин. Мимо на небольшой скорости проследовала инвалидная мотоколяска, на заднем капоте сидела гражданка преклонных лет. Она была привязана толстым ремнем. Я подивился наглости водителя, ведь в его действиях явно присутствовало нарушение ПДД РФ, которое могло повлечь за собой тяжкие последствия. Принял решение о задержании транспортного средства. За рулем мотоколяски сидел дед. Остановил, спрашиваю, как можно так ехать – неужели в салоне не хватает места для, как выяснилось, его супруги. Старик объяснил, что салон занят, здесь у него лежат грибы, гаечные ключи в ящике, запчасти. Я предложил гражданину привязать ящик на капот вместо бабули, но дед ответил: «А вдруг я его потеряю? Он у меня еще со второй мировой войны остался!» Тогда я спросил, а не боится ли он потерять бабулю? На это гражданин ответил: «Ящик у меня только один, а бабуля уже третья».

Вадим ТРОСТЯНСКИЙ, г. Малоярославец

«ПОШТО ОГЛОБЕЛЬКУ СЛОМАЛА!»

Еще студенткой МАМИ я сконструировала аэросани из старого дедовского М-72 1952 года выпуска. На работу ушли лето и осень. Установку глушителей оставила на потом – уж очень не терпелось прокатиться. Накануне Нового года и выехала.

Двинулась затемно. Две мощные фары рассекали ночной мрак. Мчалась как метеор. Воздух, разогнанный пропеллером, поднимал снежные вихри. При повороте у церквушки ревом мотора до смерти напугала лошаденку, трусившую встречным курсом. Она вскинулась на дыбы и, крутанувшись на месте, вскачь понеслась в обратную сторону, волоча опрокинутые сани, а из них вывалилась груда ящиков вместе с извозчиком. Он поднялся, потрясал кулаками и что-то кричал вслед…

Километров через десять выехала в пойму реки. Это был полный экстаз! Я «утопила» газ до упора, с замиранием сердца ощущала заносы в поворотах. И вдруг увидела «несущийся навстречу» низкий мост. И только тогда вспомнила: а ведь тормозов у меня вообще нет – я их забыла смонтировать! Но успела выключить зажигание и до упора рванула руль вправо. Аэросани опрокинулись набок перед самым мостом и, пропахав снег, с треском ударили по настилу пропеллерной стойкой… Пропеллер «накрылся». На лыжах версты три бежала до ближайшей деревни, нашла дом колхозного конюха. Постучала – открыл молодой парень.

– Выручите, ради бога, надо от реки притащить аэросани – авария у меня…

– А, так это ты здесь недавно просвистела и в снегу меня искупала?

– Это были вы? Ради бога, извините… Готова компенсировать моральный ущерб, но сейчас лошаденку бы мне…

– Ишь ты, «лошаденку»! Заплатишь и за сломанную оглоблю!

– Да за все заплачу!

– Ну что ж, надо выручать! До Нового года должны успеть.

Искалеченную технику лошадь притащила аккурат за два часа до полуночи. Новый год встречали вместе.

Что было потом? Мы неразлучны уже пятый год, и у нас подрастает сынишка – будущий аэросанист.

Екатерина НЕДОРЕЗОВА, г. Электрогорск, Моск. обл.



Дмитрий ХОРУЖИК, мотогонщик

ПОДДАННЫЕ «КОЛЬЦА»

На Смотровой площадке на Воробьевых горах я не был никогда, думаю, и не сложится. Не для того я содрал заводской пластик с новенькой R6 на следующий день после покупки (то был день, когда мне стукнуло 37). Сожаления от потери светотехники и пассажирского места не испытывал ни тогда, ни тем более сейчас – во второй год участия в российском кольцевом чемпионате.

БОЛЬШАЯ ДЕТСКАЯ ГОНОЧНАЯ МЕЧТА

Во всем случившемся со мной виновата эта мечта. Она родилась давно, в детстве много болела, в юности плохо питалась, к 30 моим годам превратилась в призрак и, наверное, тихо померла бы, если бы однажды не встретила чудного паренька по имени Финансовый Успех. Свадьба впопыхах, немногочисленные гости, дежурные тосты, скорый, но желанный ребенок. Моя девочка – Ямаха – родилась совершенной, тем она и непостижима. Обрела зрелые формы и понеслась навстречу реальности, а значит, своей погибели, повторяя судьбу всего, рожденного человеком.

ЛБОМ В СТЕНУ РЕАЛЬНОСТИ

Любительский класс B600. Вторая тренировка в сезоне 2003 года. Новый мотоцикл, прекрасный асфальт трассы, первое ощущение того, что все получается, попытка уйти от столкновения, перетормаживание, полет через переднее колесо… Боль и удивление от того, что все произошло так скоро. Больница, операция. Гоночный сезон закрыт, толком не начавшись. Впервые в жизни плачу – над треснувшей рамой «Ямахи», самого дорогого существа. Позже придет осознание: в мотоспорте каждое событие имеет смысл.

ДАВЯТ…

Одно из моих прозрений было особенным. Оказалось, способность сверхбыстро передвигаться на некоем механизме по кругу и прийти к начальной точке на мгновение быстрее другого человека на аналогичном механизме – все это для большинства обывателей абсурдно, опасно, в ряде случаев антиобщественно и чудовищно смешно. Гонщику, обремененному семьей, сослуживцами, друзьями, предстоит столкнуться в лучшем случае с равнодушием и непониманием, в худшем – с жутким давлением со стороны значимых для тебя людей. Давление возрастает пропорционально времени, проведенному тобою на больничной койке. Им невдомек, что тебе значительно проще выздоравливать, ощущая себя «солдатом мотоспорта» и супергероем, чем упрямым недоумком. Но они такого шанса не дадут – будут искренне бороться за тебя, отстаивая свое понимание нормы. Их аргументы убийственны: они – за «безопасный секс». И ты дрейфуешь от эйфорического самоощущения «я – супергерой» в сторону «супер …удак». И не объяснить, что процесс проходит очень болезненно.

СПОНСОРЫ

Утопия – пытаться реализовать Большую Мечту за счет других, кто твоей мечтой не обременен. Последний финансовый спонсор гонщиков, выступавших в классе «B», был растерзан на финансовых баррикадах 1998 года. Заблуждение и то, что наличие некоторого, даже вполне солидного бюджета решит все проблемы: иногда запчасть, понадобившуюся за день до старта по причине падения, не найти в радиусе 2000 км ни за какие деньги, а знакомый токарь оказался «не в себе» после вчерашнего. Консолидированный бюджет гонщика состоит из денег гонщика, его времени, здоровья, далее – денег, времени и нервов семьи или фирмы гонщика, его друзей и подруг, соседей, даже собаки вместе с ее рационом. Так что всех своих спонсоров ты знаешь в лицо и в морду.

АЛХИМИЯ

Чтобы доезжать до финиша, понятно, нужно уметь ездить. Но интерес представляют иные составляющие, не имеющие столь же простого толкования.

Много говорят о состоянии запредельного напряжения, «шаге за грань», адреналине и еще черт знает о чем. И правильно гово-

рят. Но это всего не объясняет. У каждого гонщика коктейль эмоций индивидуален и может стать и лекарством, и ядом – все зависит от ингредиентов и доз.

Попытка с позиции рационального осмыслить суть эволюции гонщика сводится к сравнению мозга с компьютером и осознанию тактовой частоты «процессора». Эмоциональная смесь неважного качества, плохое самочувствие, пресловутый адреналин ведут к «перегреву» и «сбою в работе системы». Задача гонщика – создать для «процессора» идеальные условия. Идеальный гонщик подобен не знающему предрассудков ребенку, потешающемуся игрушкой, несущейся со скоростью «250». Достижение состояния «свободен от страхов» чрезвычайно сложная задача, лежащая в плоскости психологии личности и химии мозга. К ее решению гонщик может идти всю жизнь.

О ГОРБЕ

«Время круга» во многом зависит от веса гонщика. Вопреки распространенному мнению, его вес измеряется не килограммами. Мера веса – количество прожитых лет, число успехов и неудач, опыт пережитых обстоятельств, обязательств перед самим собою за свою карьеру и жизненные планы. Все перечисленное уложено в ранец за твоими плечами, который непосвященные называют «аэродинамический горб».

Мой весит прилично. Попробуйте с таким обогнать молодого амбициозного гонщика, которому и терять-то нечего – и придете к выводу о необходимости изматывающих тренировок и поиску рецепта твоего индивидуального коктейля эмоций.

ПО-ЧЕСТНОМУ

Возвращаться в обычный мир сложно. Мир реального многомерен и сложен. Мир гонок прост: в нем нет места компромиссу. Человеческое существование в пространстве полуправд, намеков, нюансов и полутонов размывает характер, стирает грани между вымыслом и правдой. Гоночная реальность проще, она проверяет тебя на способность концентрировать все физические и душевные силы, помогает отбросить наносное, «запускает» источники энергии, не востребованные в обычной жизни, и в итоге опрокидывает твое представление о самом себе.

Возвращение в реальность дается мне все с большим трудом, все чаще ощущаю себя человеком, не желающим возвращаться.

ПРОБА «999»

Смею предположить, в немногих видах спорта расплата за ошибку наступает столь же быстро, как в «кольце». Не буду повторять правду об опасности российских трасс, по которым мы гоняем, – в прессе это стало общим местом. Большинство начинающих гонщиков уходит после первого же серьезного падения. Другие, столкнувшись с тренировочно-ремонтной рутиной, покидают чемпионат чуть позднее… Слабость характера здесь ни при чем – наступает осознание цены, которую приходится платить за возможность гоняться. Те, кто платить готов, продолжают. Как правило, без особого успеха. Побеждают лишь те, кто этого хочет страстно, а страстью умеет управлять, и готов отдать за победу все, включая собственное здоровье, карьеру и отношения с близкими.

Таких немного, и они узнаваемы. За много часов до гонки они замыкаются в себе, а после нее, проиграв сопернику «пять сотых», беззвучно плачут и бессонными ночами препарируют падения. Некоторые, добившись результата в российском чемпионате, пробуют себя в чемпионатах Германии, Чехии. Это энтузиасты-одиночки реализуют большую мечту без спонсоров, исключительно за свой счет. Их





страсть, непреклонность и одержимость – материал высочайшей пробы, достойный того, чтобы снять перед ними свой ARAI.

Многие, из обеспеченных, покорив «вершины» аква- или сноубайка, пробуют себя в «кольце», ожидая, что очередное экстремальное хобби удовлетворит амбиции успешности. Не добившись быстрого результата, уходят. Причина их неуспеха не только в том, что невозможно быть «беременным наполовину», но и в том, что результат зачастую не зависит от количества тренировок, вложенных денег и «заряженности» твоего мотоцикла, а зависит от вещей, о которых открыто говорить не принято – они из области сокровенного.

ВАШЕ БЛАГОРОДИЕ...

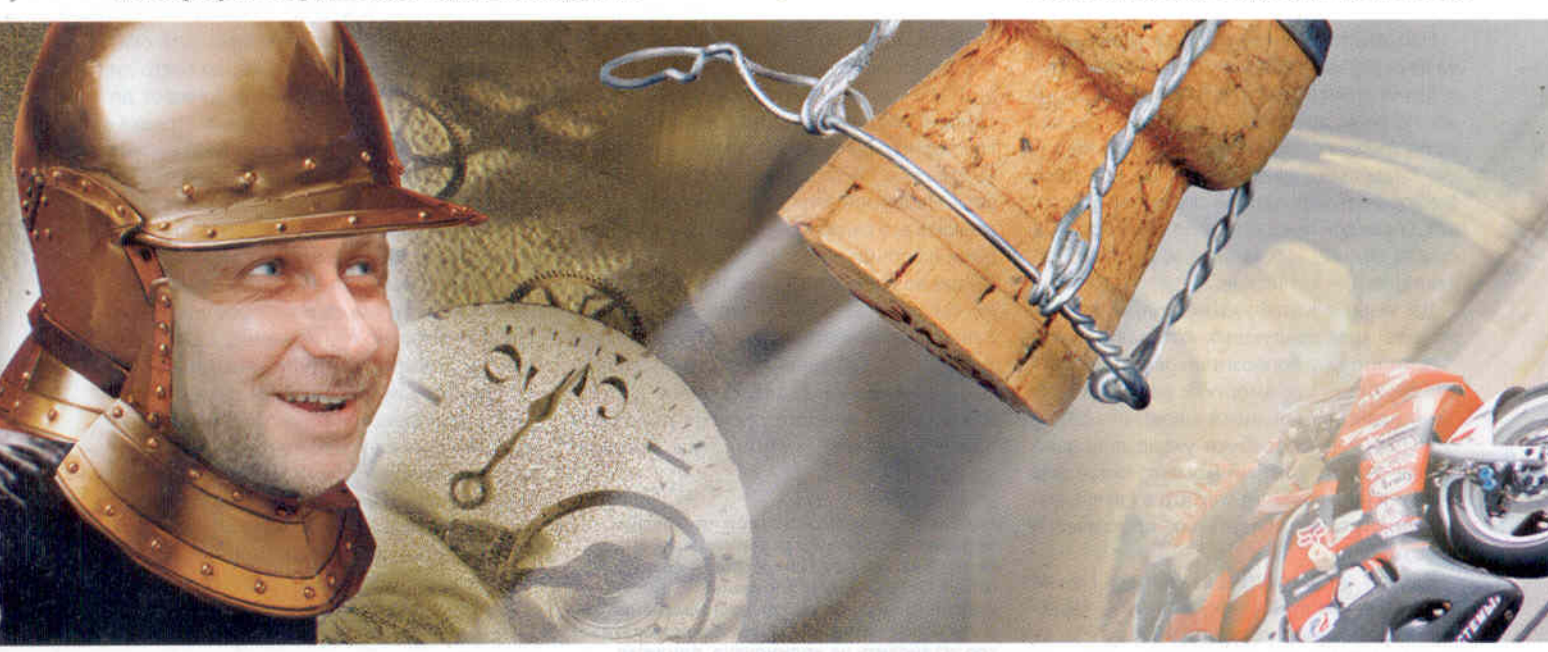
Любое движение по кольцу вечно и бесконечно в принципе, но в жизни зависит от достаточности запасов энергии. Мистика – в сути кольца: в нем нет ни начала, ни конца, оно притягательно подобно тому, как притягательна безграничностью Вселенная, и так же необъяснимо как вечность. Мы не в состоянии осмыслить, но обязаны считаться с тем, что связь событий гоночной и реальной жизни неумолима. В этом отношении кольцо и «кольцо» – суть одно и то же.

Если вы обидели кого-то зря, «кольцо» закроет эту страницу – слишком оно приближено к небесам. То же скажу о гоночной гордыне, в просторечии именуемой «понты», или по-другому – мстительном злопамятстве. На моих глазах такие страницы «кольцо» закрывало каретой скорой помощи на счет «раз-два».

Выходите на гонку с «чистым шлейфом» за спиной и спокойной совестью. Смею уверить, перед гонкой молятся многие, но каждый по-своему. Всем тревожно, у каждого свой «коктейль». По вкусу ли он Госпоже Удаче, разделит ли его с вами?

ЧУЖИЕ КОСТИ

…Многообещающий сезон 2004. Неплохое начало, первый подиум, иду на третьем месте в чемпионате. Очередной гоночный этап, злосчастное «Мячково». Я знал, в какой спорт пришел, и был готов услышать хруст собственных костей. Но звук чужих, поломанных по моей вине, оказался сколь неожиданным, столь и ошеломившим. Банальное столкновение на позднем торможении взорвало душу, «разборки» и дисквалификация вовсе доконали. Понимание того, что гоночный сезон на этом завершен, еще не пришло – слишком долго готовился, слишком много сил вложил в подготовку, и мысль о «завершении карьеры» в середине лета казалась абсурдной.



Но, по всей видимости, где-то «там» уже все было решено. Череда падений, последнее вылилось в перелом. Падал везде – в гонке, на тренировках, квалификациях, но причины только половины из них поддавались рациональному объяснению – с точки зрения ошибок пилотирования. «Коктейль» разложился на составляющие, в осадке – растерянность… Будет над чем подумать – зимы у нас долгие.

ПУТЬ С ТРИБУНЫ – ВОСХОЖДЕНИЕ

Те, кто в итоге пьет шампанское, – счастливы безгранично и по-настоящему. Но я о тех, кто болел за них до беспамятства, сорвав голос шесть раз в году, – эти счастливы вдвойне. У них еще остались силы на радость, и дай им Бог! Пришедшие на трибуны сходят с нее другими – познавшими мощь «кольца»… Один почитаемый мною человек, категорически отрицавший перспективность моих занятий мотоспортом, сказал: «Теперь я понял: это точно не попса. Но еще и не Моцарт! Скорее, приличный рок-н-ролл».

НЕИНТЕРЕСНОЕ БУДУЩЕЕ

Не знаю, как дальше сложится. Будущее знать неинтересно – интересно идти. Когда-нибудь я покину «кольцо». Мои дети вырастут и пойдут своей дорогой. Двери откроет старость, и плохо сросшиеся кости будут напоминать о себе непрестанной ноющей болью. Когда ранец за плечами станет тяжелее свинца и потянет к земле, я не пожалею о том, что выигрывал, ломал и пережил.

НЕ ГОНИ ПАРЕНЬКА

Вещи должны использоваться по прямому назначению. Место спортивного мотоцикла – на кольцевой трассе. И пусть слова, сказанные ниже, обойдут стороной тех, для кого спортбайк – инструмент для повышения тусовочного статуса или покорения дамских сердечек… Впрочем, это чертовски красивая штука! Счастье обладания им дано далеко не каждому, так что не смею вас судить, уличные братья.

Обращаюсь к тридцати- и сорокалетним, заболевшим большой гоночной мечтой в детстве или юности. Вспомните о ней, согрейте ладонями, не бросайте. Иначе когда-нибудь запоздало поймете, что вместе с нею вас покинул искренний и озорной паренек из прошлого, ошалевший от запаха бензина, жженной резины и счастья прикосновения к истинному.

Фото **Натальи ЛЮБИМОВОЙ**, рисунки **Сергея ЧИРКОВА**



Лев ГАРЯЕВ

ГАСИТЬ И НЕ КОЛЕБАТЬСЯ

КАКИЕ АМОРТИЗАТОРЫ ВЫБРАТЬ ДЛЯ «УРАЛА»

Прокатился я как-то в один и тот же день на двух разных «Уралах-Соло». Первый буквально плыл по дороге, аки Конек-Горбунок по небу, другой же подскакивал на каждой ямке, подобно охромевшему мерину. Владельцы рассказали, что все дело в амортизаторах задней подвески: у того, что на каждой ямке лупцевал меня под зад, стояли родные «ураловские», а у того, что ехал мягко, – китайские.

Да, именно Китай уже несколько лет поставляет нам продукцию, которая пользуется спросом у «оппозитчиков». По их отзывам, китайские амортики работают лучше (подвеска становится мягче, лучше гасит удары) и не требуют ухода довольно долгое время. Важный момент: китайские изделия неразборные, так что в случае поломки отремонтировать их практически невозможно...

Как тут не захотеть разобраться, какие амортизаторы лучше покупать мотоциклисту – ремонтопригодные, но «дубовые» или неразборные, но мягкие.

Побегав по магазинам, приобрели не только ирбитский (образец № 1) и «днепровский» (№ 2), но еще и китайский (№ 3) амортизаторы. Наткнулись и еще на один (№ 4): это чудо-юдо – скорее всего, гибрид трех предыдущих образцов. Но он странно выглядит: отвратительное качество сварных швов, отсутствует пылезащитный кожух... И гадать нечего: № 4 – «левак». Но для чистоты эксперимента мы «погоняем» его вместе с другими амортизаторами на стенде.

Еще до лабораторных испытаний сверили габаритные и установочные размеры с заводскими чертежами – и «китаец» сразу выбился из общей массы: его длина превысила норму на 25 мм. Ну и что из того! Это разве что немного увеличит дорожный просвет и задерет зад мотоцикла. Повышение центра тяжести на управляемость окажет скорее пагубное влияние, но часто ли «Уралы» круто закладывают в поворот до чиркания об асфальт клапанными крышками... Гораздо хуже то, что при такой замене угол отклонения карданного вала увеличится, что повлечет ускоренный износ шарниров. Не понравилось и то, что диаметр отверстия в верхней втулке сайлент-блока составил 12 мм против 10 положенных. Конечно, не ахти как сложно перепрессовать сайлент-блок, но тем не менее... Остальные три амортизатора полностью соответствуют габаритным требованиям завода.

Вооружившись заводской документацией, отправились в лабораторию управляемости и плавности хода уважаемого Московского научного автомобильного и автомоторного института.

Испытания амортизаторов проводили следующим образом. Испытательный стенд полностью имитировал работу подвески: с разными скоростями «гонял» шток туда-обратно, постоянно измеряя усилие сжатия и отбоя. По требованиям завода-производителя, усилие отбоя должно быть в 4–5 раз больше усилия сжатия. Мы учли

«Днепровский» амортизатор «дубовый»: в сравнении со всеми испытуемыми, в нем самая жесткая пружина и самый тугой ход отбоя. Отсутствует сопротивление на ходе сжатия. Единственная сфера применения – мотоциклы с коляской. Если такой амортизатор установить на «одиночку», придется привязать к задней части мотоцикла мешок с балластом килограмм на 50. Иначе «пинки под зад» на каждой ямке вам обеспечены.

Работает – как выглядит: резко поменяв характеристику отбоя во время испытаний, он напросился на диагноз: «инвалид». Пружина тоже никудышняя – просела почти на полтора сантиметра, вся искривилась и стала задевать за корпус амортизатора.



Если бы не произошло поломки, то по всем показателям этот образец – «середнячок»: усилия сжатия и отбоя (в начале испытаний) вполне соответствуют заводским требованиям. Пружина портит картину: после тысячи-полутора километров пробега она потеряет форму (как в прямом, так и в переносном смысле) и «сядет».

Нагруженные сельской поклажей «колясочники» пружине-«украинке» – ничто. Она в полной мере проявит «жесткость» своего характера.

Китайский амортизатор самый нарядный: хромированные пыльник и пружина, качественно окрашен корпус. Внешнему виду соответствует и содержимое: характеристики гидравлики «мягкие», без резких скачков и провалов, неплохо уживаются с мягкой пружиной. Для «одиночки» этот вариант – оптимальный.



Самая мягкая пружина и самые низкие усилия сжатия и отбоя делают общую характеристику задней подвески более расположенной к поглощению колебаний, нежели к передаче их на «пятую точку» водителя и пассажира.

Явный «левак» по виду и по сути – и не амортизатор вовсе, а направляющее устройство для паршивой пружины (остаточные деформации составили более 20 мм).

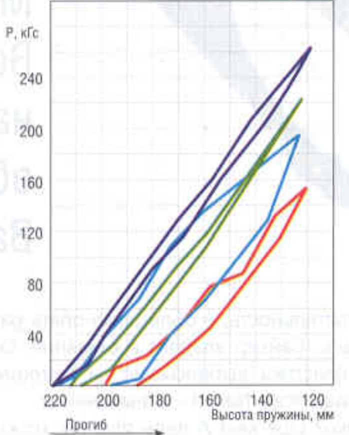
то обстоятельство, что на усилие отбоя в большей степени влияет жесткость пружины, нежели усилие сжатия.

На основании показаний, полученных с приборов стенда, сделали такие выводы. Работоспособный один лишь «китаец» – образец № 3. «Днепровский» № 2 занял второе место в рейтинге работоспособности – он уступил «победителю», так как продемонстрировал отсутствие сопротивления на ходе сжатия, № 1 поначалу выдавал стабильные характеристики и сжатия, и отбоя, однако после десятка-другого качков сопротивление на ходе отбоя снизилось в три раза (!), что свидетельствует о поломке клапана. «Чемпионом» со знаком «минус» стал № 4: во время испытаний из него полностью вытекла рабочая жидкость.

Из гистограмм, построенных по результатам стендовых испытаний, видно, что оптимальным набором характеристик обладают «китаец» (мягкая пружина и мягкие характеристики сжатия и отбоя), а также № 2 («дубовая» пружина и ломовая характеристика отбоя вполне уживаются, но с одной оговоркой: отсутствиет сопротивление на ходе сжатия).

Теперь о пружинах. Специалисты единогласно пришли к заключению, что в амортизаторах № 1 и № 4 они изготовлены не из пружинной стали, а из «сырой» проволоки: после испытаний «сели» на 12 и 14 мм соответственно. Еще огрехи: смещение центра верхнего витка относительно нижнего составило более 6 мм, соосность остальных витков нарушена. Это недопустимо! Пружина «китайца» оказалась немного мягче, чем у «днепровского» изделия. Не очень жесткая характеристика гидравлики сжатия вкупе с мягкой пружиной избавляют подвеску мотоцикла от врожденной «дубовости». У обоих этих образцов пружины изготовлены по всем правилам, из действительно пружинной стали.

Итак, экспертиза показала: работоспособным оказался только один амортизатор – № 3. У амортизатора № 2 отсутствует сопротивление на ходе сжатия, № 4 неработоспособен – из цилиндра полностью вытекает рабочая жидкость. № 1 во время испытаний резко поменял характеристику на ходе отбоя. Пружины работоспособны у № 2 и 3, другие никуда не годятся из-за больших остаточных деформаций и потери соосности витков.



Характеристика пружин:

- (красная линия) «Ирбитская» пружина не только сильно «села», но и потеряла соосность витков;
- (зелёная линия) «Днепровская» пружина занимает почетное второе место, ее деформация крайне мала;
- (голубая линия) пружина «аутсайдера» № 4 имеет самую большую остаточную деформацию, что говорит о низком качестве изготовления;
- (синяя линия) самая длинная китайская пружина нисколько не «села» после испытаний, а значит, и в процессе эксплуатации она не подведет.

Михаил СЕЛИВЕРСТОВ, специалист по ремонту мототехники

НЕ НА СВАЛКУ – НА СВАРКУ



РЕМОНТ ПЛАСТИКА ПРОФЕССИОНАЛЬНО

Мотоциклы иногда падают. Вот, представьте, лежит он на боку, вокруг рассыпаны обломки облицовки... Ваши действия?

Обычно байкер отправляется в магазин запчастей, узнает цену нового пластика, срок доставки – и в ужасе отправляется к продавцам б/у. Некоторым везет, и «хождение по мукам» на этом заканчивается. Но чаще, обойдя магазины и «разборки», узнав цены и тарифы, байкер решается склеить обломки самостоятельно (если, конечно, догадался их собрать на месте аварии). Увы, в большинстве случаев из этих попыток порукодельничать ничего толкового не выходит. Ведь то, что продается в ближайшем автомагазине с рекламой: «Клеит все!», как правило, хорошо склеивает только испачканные этим составом пальцы. «Профессиональные» клеи требуют профессионального же к себе отношения, да и недешевы они. Когда очередная липкая масса продемонстрировала свою несостоятельность, и облицовка опять развалилась, байкер впадает в отчаяние. Остатки пластика выбрасывает, и мотоцикл превращается в Naked – обнаженный.

Жалко? Еще как! А ведь пластик можно было спасти. Как правило, облицовка изготовлена из термопластичной пластмассы. Это означает, что ее можно расплавить, а когда она застынет, к ней вернутся все ее прочностные свойства. Причем, расплавлять можно многократно.

Облицовки мотоцикла изготавливают из разных типов пластмассы, припой должен быть из того же материала. Чаще всего встречаются PP (полипропилен), АБС и PA (полиамид). На Yamaha R1, R6, Honda Fireblade, например, «морды» из АБС, а боковинки и нижняя часть, подверженные сильному нагреву, – из PA. Из PP не изготавливают ответственные и подвергающиеся высоким температурам детали. Из твердого и термоустойчивого PA еще делают бачки радиаторов системы охлаждения и различные подкладки, например, под башмак цепи.

Определить тип материала, который предстоит сварить, важно не только для правильного выбора припоя. Температуры плавления разных пластмасс – разные, предельные температуры, до которых их можно нагревать – тоже (см. таблицу). При перегреве они начинают кипеть или разлагаться, и сварочный шов получается пористым, с вкраплением продуктов разложения. О прочности такого шва можно и не мечтать. Если наоборот недогреть – материал не сварится, а как бы склеится – прочность шва опять-таки будет «не та».



Аппарат для сварки пластика – тот же фен (на фото он вверху), рассчитанный на длительную работу. Температура воздуха регулируется в пределах 20–600°С. Поток воздуха – 1–4 л/с. Обороты шпинделя бормашины (на снимке внизу) можно изменять от 3 до 10 тыс. об/мин. Пластиковые прутки припоя продаются в магазинах стройматериалов.



Перед сваркой куски пластика нужно закрепить, чтобы они не сдвинулись относительно друг друга. Удобнее всего это сделать подпружиненными струбцинами, похожими на большие и мощные бельевые прищепки. При сварке нужно наклонить пруток под углом 45° и придавливать его в сторону шва с усилием около двух килограммов. Поток горячего воздуха направлять больше в сторону прутка припоя.



Сварочный шов лучше зачищать с одной стороны – тогда он будет прочнее. Для чистовой обработки бормашиной можно пользоваться только тем, кто уже приобрел соответствующие навыки. Начинающим лучше воспользоваться напильником.

Из-за жестких рамок температурных режимов надежно сварить пластик обычным паяльником невозможно: температура его жала, как правило, гораздо выше нужной, и из-за этого на жале накапливаются продукты разложения пластмассы. Они неизбежно попадут в шов и снизят его прочность. Тогда воспользуйтесь специальным феном, разогревающим детали струей горячего воздуха.

Сварка происходит так. Первым делом в течение 10–15 минут прогревают фен, чтобы температура горячего воздуха стабилизировалась. А вы пока складывайте из обломков всю «картинку». Их проще всего закрепить в нужном положении при помощи специальных струбцин-прищепок (как показано на фото). Вдоль будущего шва нужно очистить детали от краски – иначе она внедрится в шов и ухудшит его прочность. При сварке важно равномерно прогревать тонкий пластик и толстый пруток припоя. Если детали обтекателя будут нагреваться быстрее, место сварки провиснет, и получившуюся ямку будет трудно исправить.

Чтобы облегчить начальную стадию сварки, нужно заострить конец прутка. Скорость нагрева можно регулировать скоростью потока воздуха. При сварке нужно наклонить пруток под углом 45° и придавливать его в сторону шва с усилием около двух килограммов.

Когда сварка закончена и деталь остыла, шов зачищают. Плоские и выпуклые места проще всего опилить обычным напильником «по металлу». Лучше взять новый – тот, которым металл ни разу не обрабатывали. Свежими режущими кромками пилить скользкую пластмассу гораздо легче. Для зачистки шва в углублениях понадобится бормашина с металлическими шарошками. Напильники и шарошки быстро забиваются, и их нужно периодически прочищать металлической щеткой. Если при опиливании вскроются дефекты шва, их нужно вырезать тонким бором и проварить это место заново.

Перед покраской деталь должна иметь ровную и чистую поверхность, иначе маляру придется выравнивать ее шпаклевкой, а это уже не здорово: вдруг отскочит от вибрации? Зачищать шов лучше только снаружи. Шов, зачищенный лишь с одной стороны, будет прочнее. Я знаю байкера, умудрившегося разбить одну и ту же деталь облицовки пять (!) раз за сезон. И ни разу она не лопнула по сварочному шву.

А теперь – что почем. В продаже есть много различных фенов от $30 и дороже. У самых дешевых не больше двух фиксированных регулировок температуры подаваемого воздуха – они тяжелые и громоздкие. В профессиональных фенах существуют плавные регулировки температуры и скорости подаваемого воздуха, по размеру они чуть больше ладони и весят совсем немного. Правда, стоят прилично – $450–600. Профессиональная бормашина – $120. Плюс различные боры и шарошки от 60 до 200 рублей за штуку и прутки припоя. Покупать такой комплект есть смысл в том случае, если собираетесь заниматься ремонтом пластика профессионально или же если у вас и у ваших друзей накопилось достаточно битых обтекателей. Только тогда инструмент окупит себя. Если вы строите планы изготовления обтекателя собственной, ни на что не похожей конструкции, без такого «джентльменского набора» придется туго. Считаете – дороговато? Учтите, в мастерской такие работы тоже недешевы: сварка – $1,5–2 за 1 см шва, плюс покраска с подготовкой поверхности $70 за деталь. Общая сумма ремонта выходит в среднем около $100. Правда, ремонт происходит быстро, в простейших случаях – за день, а на заказ детали идут месяцами.

Тип материала	Температура плавления, °C	Температура разрушения пластика, °C	Рекомендуемая температура сварки, °C
PP (полипропилен)	300	350–370	300–340
АБС	350	380–400	350–370
PA (полиамид)	400	450–470	400–440

Тип материала	Свойства в холодном виде	Изменение свойств при нагреве	Поведение при горении	Растворимость в растворителях
PP (полипропилен)	Гибкий и прочный на разрыв	Размягчается по мере нагрева	Горит почти без копоти	Не растворяется
АБС	Хрупкий, при попытке согнуть – белеет	Переход из твердой фазы в жидкую происходит быстро. Очень текучий. При перегреве пузырится	Сильно коптит	Легко растворяется в ацетоне
PA (полиамид)	При попытке согнуть – белеет	Плавится тяжело, вязкий	Горит плохо, дым пахнет горелыми рогами	Не растворяется



Верхняя и нижняя половины «морды» готовы. Осталось их сварить.

ВОПРОС-ОТВЕТ

Приведите четкие и подробные графики зависимости между маркой топлива и степенью сжатия.

Андрей ВОКИН, Иркутск

«Четкой» зависимости нет, поскольку не одна только степень сжатия определяет способность двигателя работать без детонации. Играют, хотя и менее значительную роль, форма и размеры камеры сгорания и днища поршня, отношение хода поршня к диаметру цилиндра, температурный режим работы (определяемый типом и эффективностью системы охлаждения), регулировки системы питания. Таким образом, у каждого двигателя свои границы (по степени сжатия) использования бензинов с разным октановым числом.

Расскажите о принципе работы лепесткового клапана, его конструкции и возможности установки на отечественную мототехнику.

Михаил ЗАКРИВИДОРОГА, г. Мерефа Харьковской обл., Украина

Обратный пластинчатый клапан (именно его часто и называют лепестковым) устанавливают после карбюратора на входе в картер; управляет им разрежение в подпоршневом пространстве картера. Лепестковый клапан устраняет обратный выброс смеси из кривошипной камеры, улучшая тем самым наполнение цилиндра (а значит, и мощность) на малых и средних оборотах и повышая топливную экономичность. Практически у всех современных зарубежных 2-тактных моторов установлены именно такие клапаны. Если же говорить об отечественной мототехнике, они встречаются на двигателях «Тулы», «Совы» и «Пилота». Приспособить этот узел на моторы других марок («Иж», «Минск», V-50) можно. Как? Об этом неоднократно мы писали в «Мото».

БУТЫЛКУ ВОЗЬМИ В ПОМОЩНИКИ



В мозгодроме в «Мото» № 6-2004 один из авторов предлагал способ установки поршневых колец при помощи скотча. Я делаю иначе – при сборке мотора пользуюсь пластиковыми бутылками от различных напитков. Бутылка должна быть ровной, с толстыми стенками, без утолщений и рифленостей. Отрезаю верхнюю половину бутылки и разрезаю вдоль, чтобы подогнать под диаметр поршня.

Роман САЛОВ, г. Сафоново Смоленской обл.

И СТАРЬЕ ЗАСИЯЕТ

От старости многие пластики (если не окрашены) обветриваются – теряют блеск, приобретают противную белесость. Вернуть им первозданную красоту очень просто – с помощью... пламени: поверхности нужно слегка оплавить. Дело кропотливое, требует аккуратности и внимания, но результат того стоит (см. фото). Я пользуюсь миниатюрной газовой горелкой.

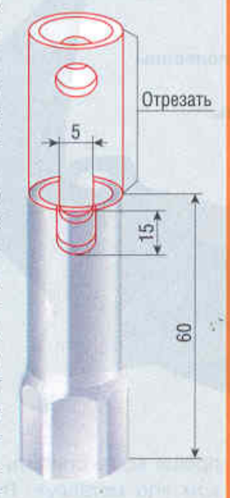


Если захотите сделать то же, постарайтесь прогревать только поверхностный слой, причем небольшими участками. А при появлении глянца тут же следует переходить на другое место. Чуть зазеваетесь – и пластик «поведет».

Николай ТУБАЕВ, г. Ковров Владимирской обл.

НЕ СНИМАЯ МОТОР

Suzuki Sepia «славится» неудобным доступом к силовому агрегату. Даже для замены свечи нужно «выкатывать» весь мотор. Я делаю проще: ставлю скутер на центральную подставку, под которую подкладываю брусок толщиной 10 см, или на бордюр так, чтобы заднее колесо висело в воздухе. Затем откручиваю амортизатор от «ноги» и, опустив блок мотор–трансмиссия, откручиваю свечу самодельным ключом, который сделал из обычного автомобильного.



Антон КОРАБЛЕВ, г. Озерск Челябинской обл.

ЗВЕЗДЫ «СВЕТЯТ» ВЕЧНО

В моей Jawa 350/634 при трогание с места что-то буксует в двигателе. Оказалось, ведущая звездочка моторной передачи проворачивается на цапфе коленвала. Как ее ни затягивал, не помогло, поменял звездочку – тоже ничего не изменилось. При пробуксовке повредился конус на цапфе коленвала. Подшипники были в прекрасном состоянии, так что менять «колено» не поднялась рука. Выход один – зафиксировать звездочку шпонкой, как это сделано на других мотоциклах, например, на «Ижах». Чтобы не обращаться к фрезеровщику для изготовления паза в цапфе, посадочное место для нее (диаметром 4 мм) просверлил дрелью – и шпонка стала штифтом. Паз в звездочке шириной 4,2 мм сделали на заводе. Вот уже год эта конструкция исправно работает.

Сергей ПИЩУЛИН, г. Елец Липецкой обл.

ОТ РЕДАКЦИИ. В принципе, конструкция вполне работоспособна, но чтобы она проработала долго, нужно сам штифт установить в коленвал с небольшим натягом. А в паз он должен входить с минимальным зазором (меньше 0,1 мм), иначе его быстро сорвет. Штифт следует изготовить из достаточно мягкой стали. Уж лучше в нештатной ситуации срежет фиксатор, чем разобьет коленвал.

«КОЗЛОВ» – НА ЗАПЧАСТИ

Когда при ремонте двигателя мотоцикла «Урал М67-36» дело дошло до головок цилиндров, обнаружил, что изношены не только клапаны, но и их направляющие. Заменить и притереть клапаны – дело пустячное. А вот заменить направляющие – занятие посерьезнее. Мне попались на глаза старые клапаны от УАЗа. Диаметры их тарелок оказались практически такими же, как у ирбитских. Но больше всего вдохновило то, что диаметр стержней больше, чем у мотоциклетных, на один миллиметр. Значит, втулки менять не нужно – достаточно их отверстия рассверлить и обработать разверткой до 9 мм, как на автомобиле. На токарном станке укоротил стержни и проточил канавки для сухарей. Сухари и тарелки пружин тоже взял от УАЗа.

Последующие 20 тыс. км убедили, что автомобильные детали намного надежнее мотоциклетных.

Иван КИРСАНОВ, пос. Каменка Воронежской обл.

ОТ РЕДАКЦИИ. Автомобильные клапаны, использованные автором, тяжелее штатных. Поэтому ирбитские пружины на больших оборотах могут не справиться с возросшей нагрузкой, и клапаны не будут успевать вовремя вернуться на свое место. Это вызовет, в лучшем случае, перебои на больших оборотах, в худшем – клапаны могут «встретиться» с поршнем со всеми вытекающими последствиями. Чтобы избежать этого, спортсмены в таких же ситуациях усиливали преднатяжение пружин, подкладывая под них шайбы толщиной 2 мм или устанавливая более жесткие пружины, например, от «Москвича».

Чтобы срок службы клапанов после такой замены был максимальным, втулки нужно рассверлить до диаметра 8,9 мм, а затем, измерив стержень клапана микрометром, подобрать такую развертку, чтобы зазор между клапаном и втулкой составил 0,05–0,08 мм.

ОШИБОЧКА ВЫШЛА...

Когда однажды ехал на «Минске» на рыбалку, заглох мотор – пропала искра. Снял крышку генератора и увидел страшную картину: почему-то ослабло крепление датчика и его размолотило ротором. До дому – 10 км, вокруг лес, помощи ждать не от кого... Помогла случайность. Пытаясь поправить датчик, перепутал провода, и тот, который идет к нему от коммутатора, подсоединил к обмотке освещения генератора. Искра появилась! Слабая, проскакивала по несколько раз за оборот коленвала, но она была! От кикстартера мотор не завелся, и все равно «растолкать» мотоцикл удалось. И потихоньку, на средних оборотах, добрался до дома.

Игорь ЕМШАНОВ, с. Городище, Санчурский р-н, Кировская обл.

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), ИНН и номер свидетельства о пенсионном страховании, дату и место рождения, адрес и номер телефона (желательно).

Какое современное масло предпочтительнее для «Днепра» МТ10-36? В инструкции, выпущенной в 80-е годы, указаны марки, которых теперь нет в продаже.

Елена МИХЕЕВА, г. Рыбинск Ярославской обл.

Пригодны как для двигателя, так и коробки передач масла SAE 15W40 по классификации API SF/CC, а по действующему российскому стандарту – М-6з/14-Г.

У моего «Иж-Ю4» постоянно заедает педаль заднего тормоза в нажатом положении. Что делать?

Сергей ПЕЧИНКОВ, г. Сосновый Бор Ленинградской обл.

Причин может быть три: изношены колодки барабанного тормоза (или сам барабан), не смазаны поверхности трения привода тормоза или неисправна возвратная пружина колодок – сломалась или растянулась. Все эти причины легко определяются и устраняются.

Можно на «Иж» установить обтекатель раллийного типа?

Максим ХАРИТОНОВ, г. Добрянка Пермской обл.

Согласно требованиям ГИБДД, вносить изменения в заводскую конструкцию приборов освещения запрещается. Но если очень хочется, сделайте, как вам удобно, однако чтобы узаконить изменения, придется пройти процедуру сертификации во ВНИИмотопроме.

Различаются ли карбюраторы для моторов 2Т и 4Т?

Павел КУЗНЕЦОВ, Уфа

Нет, не различаются. Однако на 4-тактные двигатели обычно устанавливают более сложные карбюраторы с постоянным разрежением в диффузоре (тип CV), которые имеют поворотную дроссельную заслонку и золотник, а на 2-тактные – с одним дроссельным золотником.

Поместится ли в раму «Планеты» двигатель Yamaha XT600, и какие потребуются переделки?

Александр ЛОГИНОВ, г. Камышин Волгоградской обл.

Влезть-то он влезет, место еще останется, но возникнут законные претензии со стороны ГИБДД. Да и страшновато будет ездить на таком снаряде с печально известными «планетовскими» тормозами и подвесками.

Стоит на «Иж-Юпитере» смонтировать систему выхлопа по схеме «2 в 1»?

Александр САЗОНОВ, г. Ишимбай, Башкортостан

Если объединить два выпускных патрубка в одну выхлопную трубу, то на 10–15% снизится мощность и увеличится расход топлива. Дело в том, что для 2-тактных двигателей оптимальная система выпуска – каждый цилиндр со своей настроенной трубой (резонатором).

Удастся ли мне на «Пилот» без переделок установить вилку от «Минска» или «Совы»?

Владислав ШОЛЕРОВ, Красноярск

Установить вилку от названных мотоциклов несложно. Переделки неизбежны, если решите использовать «пилотовское» переднее колесо. Проще оставить колеса «родные», то есть от «Минска» или «Совы», но тогда «передок» мокика окажется перегруженным.

А действительно ли в этом есть необходимость? Дело в том, что характеристики подвесок мотоциклетных узлов рассчитаны на двух человек и более тяжелый мотоцикл. На одноместном мокике такая перестановка целесообразна только в случае, если водитель в «весовой категории» выше средней. Или если используете мокик для тренировок на кроссовой трассе.

Купил для «Иж-Ю5» поршни, а у них отверстия под палец смещены на 2 мм в сторону выпускных окон. Зачем, ведь у старых поршней отверстия расположены по центру?

Андрей ЗАВЕДИНОВ, г. Кониково Тверской обл.

Смещение поршневого пальца сделано для снижения уровня механического шума от так называемого «перекладывания» поршня в верхней мертвой точке.

Можно ли на «Иж-Ю3» установить глушители от «Иж-Юнкера»? Не изменится ли мощность мотора?

Артем КОСИКОВ

Установить выпускную систему от «Юнкера» на любой другой «Иж» невозможно, поскольку рамы у них разные. Да и если бы перестановка была возможна, игра не стоит свеч: мощность двигателя практически не изменится, но повысится «мощность» претензий со стороны ГИБДД.

Купил немецкий мотоцикл MZ-250 1984 года. Где найти литературу о нем, хотя бы технические характеристики?

Алексей БАРАНОВ, с. Большое Село Ярославской обл.

Поскольку мотоциклы этой марки в СССР не поставлялись, то литературу на русском языке не найти. Технические характеристики публиковались в первом выпуске каталога «Мир мотоциклов'95», выпущенного издательством «За рулем».

Как увеличить ресурс кривошипно-шатунного механизма «Иж-Ю»?

Игорь ВЫСОЦКИЙ, Минск, Белоруссия

Ресурс, то есть время работы до замены или капитального ремонта любого узла мотора, определяется качеством используемого масла и нагрузками на двигатель. Нагрузки во многом зависят от опыта водителя и стиля его езды. Новичок и самодеятельный гонщик-самоучка не умеют создать условия для мотора, чтобы он работал долго и исправно. Если действительно хотите продлить жизнь «железу», внимательно прочитайте инструкцию по эксплуатации и, самое главное, следуйте ее советам.

Можно установить в 2-тактный двигатель поршень от 4-тактного?

Антон ЛЯХОВ, д. Краинка Тульской обл.

Нельзя – они разные по конструкции: в юбке поршня 2-тактного мотора есть окна для продувки цилиндра, а в головке 4-тактного сделаны проточки под маслосъемные кольца, а на днище проточки под клапаны.

Как рассчитать развесовку мотоцикла?

Иван ЛУКУТОВ

Однозначно ответить невозможно, поскольку оптимальная развесовка (доля от общего веса, приходящаяся на переднее и заднее колесо) определяется конструктивными параметрами, такими как база мотоцикла, вылет вилки и угол наклона рулевой колонки.

Что произойдет, если на 5 мм поднять окна в цилиндре «Совы»?

Вячеслав ЕВСТРАТОВ, пос. Сосновка Московской обл.

Усложнится запуск двигателя, возникнут провалы в его работе на всех режимах, у мотора разыграется зверский «аппетит».

Как повысить эффективность глушителей мотоциклов Jawa 638 и «Иж-Ю5», не снизив их мощность?

Михаил РУСАК, С.-Петербург

Этот вопрос из серии «Как меньше кормить корову, не снижая надои молока?»

Подскажите, можно ли сделать водяную рубашку на Jawa 350/638? Снизится ли после этого шум мотора?

Юрий ЦВИРОВ, г. Черкесск Карачаево-Черкесской республики

Шуметь, несомненно, будет меньше, но вот осуществить переделку непросто. Мало сточить алюминиевые ребра рубашки охлаждения цилиндра и наварить на их рубашку охлаждения. Нужно еще подвести охлаждающую жидкость к головке, установить помпу, термостат, подобрать радиатор. О сложностях подобных работ говорит хотя бы тот факт, что сам завод Jawa не пошел на подобную модернизацию, а начал устанавливать покупные двигатели с жидкостной системой охлаждения.

Ведущий рубрики Иван КСЕНОФОНТОВ

К авторам: письма без указания имени автора редакция не рассматривает.

MotoGP

12-й ЭТАП: В ТЫЛУ ВРАГА МИССИЯ НЕВЫПОЛНИМА?



Еще задолго до MotoGP Японии было ясно, что события предстоит пережить необычные. Трасса Мотеги – родной дом Honda. Перспектива поражения ее команды на своем же треке, да еще и от пилота, скандально ушедшего в конкурирующую Yamaha, выглядела чудовищной. Видимо, представляя силу возможного удара, президент Honda Motors Company Такео Фукуи собственной персоной встречался с Сете Жибернау и Максом Бьяджи, чтобы вдохновить их на победу над заклятым соперником – Росси. Против того выставили аж семерых: к шести постоянным участникам чемпионата добавили еще одного – Тору Укаву. По этому поводу Доктор обмолвился незадолго до гонки: «Я уверен, что последние три месяца Укава только тем и занят, что нарезает круги по Мотеги днем и ночью. Впрочем, он не представляет большой опасности».

Не остался без поддержки и восходящая звезда команды Telefonica Movistar Колин Эдвардс. Перед гонкой, в пятницу, в распоряжение Техасского Торнадо предоставили RC211 с новым шасси.

Росси с Бюрджесом признались: предстоящая гонка будет для них очень тяжелой. Старт-стоповый характер трассы означает, что огромное значение приобретает динамика мотоциклов – именно тот параметр, которым блещет Honda и что остается ахиллесовой пятой Yamaha. На Мотеги аж семь участков, где RC211 может выигрывать у M1 целый корпус только за счет ускорения! Миссия Росси победить – невыполнима?

Первый же поворот внес кардинальнейшую коррективу в казавшийся ясным расклад сил. Печально знаменитый своим бешеным характером Лорис Капиросси не удержал свой Ducati и буквально снес Хопкинса, что, в свою очередь, привело к сходу аж шести участников! Больше всего пострадали Хопкинс и Робертс (Suzuki). Хопкинс, кроме двух сломанных ребер и глубокой раны ягодицы, потерял возможность реализовать поул-позишн. Робертс пострадал еще больше – его травмы оказались настолько серьезными, что в Катаре, скажем забегая вперед, на следующем этапе, он не выступал. По словам Хопкинса, «...все произошло так, будто меня сбил товарный поезд, выскочивший ниоткуда». Трудно сказать, есть ли связь между этим событием и другим, но череда неудач для Suzuki началась с того, что менеджер команды Гарри Тэйлор заработал травму, поскользнувшись в душевой накануне гонки.

Однако авария в первом вираже стала фатальной не для всех. Валентино Росси, Макото Тамада и Карлос Чека избежали коллизии. «Я услышал сзади сильный шум, но до конца круга точно не знал, что произошло», – заявил Валентино после гонки. К радости Доктора, в результате аварии с трассы сошел и один из его основных «пациентов» – Макс Бьяджи, который хоть и не пострадал, но гонку продолжить не смог. Та же участь постигла Ники Хайдена и Колина Эдвардса, который, кстати, впервые квалифицировался лучше своего партнера по команде Сете Жибернау. Сам Жибернау явно был не в ударе. По его словам, подвеску мотоцикла так и не удалось оптимально настроить под Мотеги, из-за чего он рекордно плохо квалифицировался и впоследствии запорол гонку.

Единственным пилотом, оказавшимся в силах бросить вызов Росси, был Макото Тамада. После долгого «висения на хвосте» Доктора он все-таки обошел его на десятом круге, воспользовавшись безусловным превосходством Honda на прямых. К концу гонки разрыв между Тамадой и Росси достиг шести секунд. И это сделало японца героем дня – на радость хозяина трассы. Росси финишировал вторым, также значительно оторвавшись от преследователей. «После десяти кругов резина на моем мотоцикле стала больше скользить в ускорениях при выходе из поворотов, и потому вернуть себе лидерство уже не мог. А выиграть хотел очень», – подытожил Росси после гонки.

Миссия провалена? Но что есть миссия для Росси на Мотеги? Взять максимум очков, которые он мог взять на этом мотоцикле, на этой трассе. С нею он справился.

Однако самой большой сенсацией стало третье место (в первый раз после возвращения в MotoGP) пилота команды Kawasaki Шиния Накано. «Зеленые» праздновали с остервенением! И понятно: «Кава» – единственный в MotoGP мотоцикл, сохранивший классическую очередность «выстрелов» своей рядной «четверки», что делает его самым трудноуправляемым в чемпионате. (Остальные команды, использующие рядные «четверки», перешли на очередность «выстрелов», имитирующую V-образные двигатели. Неравные интервалы между «взрывами» в цилиндрах обеспечивают гораздо лучший контроль при ускорении из поворотов, давая резине больше времени на обретение контакта с асфальтом после микропробуксовки.)

В завершение не могу не отметить: несмотря на незажившую травму, в гонке участвовал пилот Aprilia Шейн Бирн. Он занял 13-е место.

Антон БАРСУКОВ,
корр. «Мото» в Великобритании,
фото GAULOISES FORTUNA YAMAHA



13-й ЭТАП: ПРОПЫЛЕСОСИТЬ, ВЫМЫТЬ С МЫЛОМ!

То, что на трассе-дебютанте Гран-при в Катаре возможны всякие неожиданности, говорили в один голос все специалисты еще до начала соревнований. Повод был: скользкая от песчаной пыли и совершенно плоская, без перепадов высот трасса – это что-то новое в MotoGP. Худшие опасения оправдались...

По итогам квалификации на стартовой решетке первым стоял Карлос Чека, за ним Алекс Барруш и Сете Жибернау. Лидер чемпионата Валентино Росси – на самой последней позиции! Он показал в квалификации восьмой результат, да еще за нарушение регламента соревнований был «награжден» 6-секундным штрафом. Формулировка: «Чистка стартовой позиции». Помощники Росси смели, а потом и смыли с разгонного участка его полосы пыль, чтобы заднее колесо меньше пробуксовывало. А вот этого-то делать нельзя: все гонщики должны стартовать в равных условиях, что справедливо. Подметальщики из команды Макса Бьяджи тоже провели «мини-уборку» – и тому тоже пришлось стартовать из последнего ряда. Однако Доктор совершил невероятное – в первые же секунды гонки выскочил на девятое место.

А пелитон повел Жибернау, на колесе у него «повис» Чека, за ним Эдвардс. К середине гонки Росси перебрался на четвертую позицию и уже готовился к атаке Эдвардса...



Фото ДПК

Колин ЭДВАРДС, Сете ЖИБЕРНАУ и Рубен ЧАОС

За 15 кругов до финиша гонка потеряла короля: Росси в повороте выехал на линию разметки, колеса Yamaha потеряли сцепление с трассой, мотоцикл «пустился в пляс» – и главного героя чемпионата вынесло в гравий. Падение закончилось без видимых травм.

А Сете Жибернау еще раз доказал свою способность лучше других приспосабливаться к неблагоприятным условиям и финишировал первым. Но рекорд максимальной скорости установил не он, а «вечно второй» Макс Бьяджи – 334,4 км/ч (Жибернау – 327,9 км/ч). Вторым закончил гонку Колин Эдвардс. Новичок Рубен Чаос (Испания) на Yamaha смог завоевать свой первый подиум в карьере – он финишировал третьим.

Из-за плохого сцепления колес с покрытием не избежали аварии Джереми МакВильямс и Нобуацу Аоки, несколько гонщиков «уезжали» в гравий, но возвращались на трассу. По разным причинам не добрались до финиша Чека, Накано, Бэйлис, Капиросси, Ходжсон и Меландри. Ничего подобного на Гран-при еще не бывало! И будут правы Росси и Бьяджи, если в следующий раз потребуют от принципиальных организаторов трассу в Катаре хорошенько пропылесосить и вымыть с мылом.

Чемпионат мира (после 13 этапов из 16):
1. В. Росси (Италия, Yamaha) – 229 очков;
2. С. Жибернау (Испания, Honda) – 215; 3. М. Бьяджи (Италия, Honda) – 168; 4. К. Эдвардс (США, Honda) – 131; 5. А. Барруш (Бразилия, Honda) – 128; 6. М. Тамада (Япония, Honda) – 120; 7. К. Чека (Испания, Yamaha) – 102; 8. Н. Хайден (США, Honda) – 94; 9. Л. Капиросси (Италия, Ducati) – 84; 10. М. Меландри (Италия, Yamaha) – 75...



Фото ДПК

Первые секунды после старта: лидирует Сете ЖИБЕРНАУ. Валентино РОССИ – в «хвосте».

СЕТЕ ЖИБЕРНАУ: «Я ИСПАНЕЦ, МНЕ НРАВИТСЯ СОЛНЦЕ»

В мировом чемпионате он достаточно силен, чтобы говорить о нем, как о самостоятельной личности, не упоминая имени его главного соперника. Но не обойтись: для большинства он единственный, у кого есть шанс отобрать корону чемпиона мира у Валентино Росси. Собственно, и сам Доктор признает: в общем зачете Гран-при у него лишь один по-настоящему опасный соперник – Жибернау, спортсмен, немного запоздало выросший в звезду первой величины.
Зато теперь все атрибуты звездности налицо: промоутеры кандидата в короли старательно заботятся о том, чтобы эксклюзивное интервью с ним длилось не дальше 15 минут и проходило вдали от посторонних глаз в тесной комнатке моторхоума. Там и состоялся разговор с Жибернау.

– Сете, для меня, как журналиста, и для миллионов поклонников мотогонок важно знать, как все-таки правильно произносятся ваши имя и фамилия? Каких только вариантов не услышишь – например, Сет Жиберно, ваша сестра Кристина говорила, что в семье, проживающей в Кастилии, все называют себя Хибернау... Но поскольку в Каталонии, где вы теперь живете, несколько другие правила произношения, весь остальной мир выбрал в качестве «стандарта» – «Сете Жибернау».

– Отвечу как в рекламе: мир сделал правильный выбор.

– Кем вы себя считаете – кастильцем, каталонцем? Это опять-таки к тому, чтобы не ошибаться в репортажах.

– Я – испанец (пожимает плечами). Вот и в паспорте записано – «испанец»... Давайте о чем-то другом – мне не по душе разговоры на темы региональной обособленности.

– Давайте. Быть постоянно в пути не надоедает? Ваш главный соперник жаловался, что устал от переездов.

– Да нет, мне нравится путешествовать. Я отдаю себе отчет в том, что переезды вечно длиться не будут, так что лучше сейчас получить от них удовольствие, чтобы потом было о чем вспомнить.

– Перелеты, судя по статистике, стали в последнее время безопаснее. О гонках этого не скажешь – скорости возрастают, пугающих падений все больше... Что чувствуешь, когда на твоих глазах соперник улетает в гравий?

– Не люблю говорить и об этом. Особенно с того дня, когда погиб Дайджиро Като. Нужно, конечно, отдавать себе отчет о мере риска нашей профессии, но в момент начала гонки блокируешь все мысли на эту тему. Твоя безопасность – твоя собранность, предельная концентрация внимания.

– Тем не менее, не всегда это помогает. В нынешнем сезоне и у вас были не только победы и подиумы.

– Как и у всех пилотов. Я всегда говорю: мы люди, балансирующие на краю опасности, где техника и организм работают на пределе. Там, на скорости 220 км/ч на повороте и «под 350» на прямой, до нас еще никто не был. В каждой гонке ты выясняешь, где та грань, за которой – авария.

– У вас сложилась репутация «человека дождя». Может, существуют какие-то секреты победной езды по мокрому покрытию? Не пытаюсь выпытать, какие именно, просто – есть или нет?

– Не знаю, правда, – не знаю. Просто у меня получается лучше, чем у многих. А за счет чего?.. Иногда комментаторы утверждают: он любит ездить в дождь... Ха! Найдите хоть одного нормального мотоциклиста, который любит поворачивать на лужах! Я испанец, мне нравится солнце.

То, что быстро приспосабливаюсь к изменению условий, – погодных, в «поведении» техники, вмешательству особенностей трассы, как в Катаре, – это правда. Кроме того, важно, чтобы гонки не стали рутиной. Я люблю соревнования и тесты, люблю совершенствовать себя и технику, постоянно учусь на своем и чужом опыте.

– Ну, а когда выходите на первую позицию в общем зачете чемпионата, бремя лидерства не давит? Тогда, наверное, становится не до «художеств»?

– Да я вообще не люблю мыслить стратегически! Считать очки в продолжении всей гонки?! Нет уж, спасибо! В каждом Гран-при все для меня начинается заново, и нет тут никакого бремени. Цель всегда одна – победить в данной конкретной гонке. А какое место будет в генеральной классификации – посмотрим.



Фото ДПК

– Есть расхожее мнение: в современном спорте врагов нажить легко, а друзей завести практически невозможно. Согласны?

– Нет, абсолютно! У меня прекрасные отношения с Алексом Барушем, Кенни Робертсом и с Валентино тоже, несмотря на то, что наши поединки проходят жестко... А Капироссии – тот вовсе душа-человек!

– А что скажете о Чаосе?

– Рубене? Только самое лучшее! Я его узнал очень давно – задолго до того, как мы встретились в премьер-классе. Очень талантливый парень! Кстати, он пришел в MotoGP не на один год – вот увидите.

– Он ведь из Барселоны, как и вы... Кстати говоря, часто ли удается приезжать в свой город. Я не имею в виду «рабочие визиты» на гонки и тестовые уик-энды?

– Реже, чем хотелось бы. Но я строю дом в Барселоне, неподалеку от родительского. Когда уйду на покой, поселюсь в нем – в этом нет сомнений.

– Оценивая ваши физические кондиции, понимаешь, что на покой вам идти не скоро: общепризнано, что вы один из самых атлетично сложенных мотогонщиков. Что делаете для поддержания такой великолепной формы? Часто приходится качать мускулатуру?

– У нас в семье все от природы очень крепкие. А от штанги стараюсь держаться подальше: лишняя мышечная масса в мотогонках – помеха. Специалисты моей маленькой команды – тренер, массажист, врач-диетолог, отвечающие за мою физическую подготовку, рекомендуют больше бегать и крутить педали, что и делаю – мне это нравится. Если уж об этом зашла речь, то скажу, что велосипедный спорт – суперспорт, и я понимаю, насколько трудно приходится в нем профессионалам.

– Вы, наверное, следите за их выступлениями, ведь в велоспорте позиции Испании в последнее время очень сильны.

– Не только в вело – мы вообще в спорте быстро прогрессируем. Я стараюсь успевать смотреть разные соревнования, мне все интересно – футбол, теннис, все моторные виды, особенно триал.

– С телевизионными пристрастиями все ясно. А с кино?

– Кино смотрю нечасто, так что из того, что очень нравится, отмечу неновый фильм «Криминальное чтиво»... Знаете, отец старается всю жизнь меня убедить не глазеть на экран, а побольше читать книги. Но, увы...

– Понял, о любимой книге вопрос опускаем. Ну, а любимое блюдо?

– Одно из любимых – суши. Это из заморского... Однако отвечу по-другому: если бы меня ограничили в меню, но дали бы возможность выбрать то, что готов есть всю оставшуюся жизнь, я бы, конечно, выбрал испанскую кухню. Она лучшая в мире!

– С такой любовью ко всему отечественному вы, наверное, ездите исключительно на «Сеатах» или «Фордах» валенсийской сборки?

– Нет, в отношении автомобилей я всеядец: чем только не рулил – от «Смарта» до «Феррари».

– Всеядец и в отношении двухколесных средств передвижения – перебираете от спортбайка до скутера?

– Ну, скутер вычеркните – на нем я способен передвигаться только по паддоку...

В этот момент нашей беседы пресс-менеджер команды стала красноречиво поглядывать на часы и напомнила гонщику, что у него сегодня еще две телевизионные съемки. Жибернау уже поднялся, когда вдруг сам задал вопрос:

– Когда, наконец, начнут проводить Гран-при России? Давно мечтаю побывать в вашей стране, но никак не выберусь. Мне кажется, многим понравилось бы у вас гоняться, – и его взгляд застыл на моем лице – ждал ответа.

Я чуть не брякнул: «Да мы и сами не прочь...» Но не нашел точного аналога фразы в английском. И ответил несколько не в стиле нашей беседы:

– Бог да услышит ваши слова!

Беседу провел Сергей КУРДЮКОВ, спортивный комментатор телеканала ТВЦ – специально для «Мото»

ОБО ВСЕМ

БЫЛ ОБИДЧИКОМ, СТАЛ ЖЕРТВОЙ

Гонщик MotoGP Джон Хопкинс сделал публичное заявление, в котором снял вину с Лориса Капироссии за инцидент на трассе Мотеги (Гран-при Испании).

– Все должны понимать, что Лорис старался сделать все возможное, чтобы хорошо выступить. Никто из нас не пытается выбить соперников с трассы. Мы все профессионалы и не занимаемся грязными играми.



Виновник инцидента.

Капироссии сбил Хопкинса, когда тот шел вторым. Это падение разрушило надежды молодого американца на подиум на этапе.

Судьба, похоже, отомстила американцу. В прошлом сезоне он сам спровоцировал массовый завал на гонках Гран-при Японии. Тогда FIM его дисквалифицировала на одну гонку. Теперь Хопкинс на собственной шкуре почувствовал, каково быть жертвой.

ПОБЕЖДАЙ И В КВАЛИФИКАЦИИ

Борьба за приз от компании BMW «Лучшему гонщику» по итогам всех квалификаций Гран-при (а не основных гонок) превратилась в дуэль между Валентино Росси и Сете Жибернау. Чьим станет новенький BMW 645CSi? Подсчет результатов ведется путем сложения квалификационных результатов гонщиков на каждом этапе чемпионата.

УДАР ПО БАРАБАННЫМ ПЕРЕПОНКАМ

Накануне Гран-при Японии гонщик команды Kawasaki Шинья Накано принял участие в шоу, которое прошло в одном из торговых центров Токио. Это была встреча спортсменов с поклонниками команды. Японец продемонстрировал «голос» своего Ninji ZX-RR: рев 4-цилиндрового аппарата достиг отметки 108 децибел. Эта частота находится на границе порога болевой чувствительности для уха человека. Трудно сказать, нормально ли себя почувствовали «слушатели» – многие, наверное, пожалели, что не воткнули в уши специальные заглушки, которыми обычно пользуются механики на пит-лейне, но сам Накано так себя раззадорил, что на следующий день завоевал свой первый подиум в премьер-классе. Раньше выше шестого места он никогда не поднимался.

→ КРОСС

ТЫ ВИНОВАТ ЛИШЬ В ТОМ, ЧТО ТЫ – КОРОЛЬ

На чемпионате мира в элитном классе MX1 тон задавали бельгиец Стефан Эвертс и француз Мишель Пишон. Эвертс на первых этапах сумел создать очковый задел, и Пишон оказался в роли догоняющего. Оба с завидным постоянством поднимались на подиум.

Судьба золотой медали решилась на предпоследнем этапе – Гран-при Ирландии. На трассе в Баллайкелли первый заезд выиграл француз, вторым финишировал бельгиец. Результат Эвертса устраивал: отрыв в 90 очков сделал его недосягаемым, и он досрочно стал чемпионом. Можно больше не стартовать, но, по-видимому, в контракте Эвертса с Yamaha прописано участие во всех Гран-при без исключения (так обычно и составляется договор), да и за победу в гонке спортсмен получает немалый гонорар. Как бы то ни было, Эвертс вышел – и выиграл. Пишон – второй.

На последнем этапе в Сан Сити (ЮАР) перед глазами француза еще маячила фигура новозеландца Джошуа Коппинса: опытнейший гонщик отставал на 34 очка, но мог и помешать Пишону получить звание вице-чемпиона. Другие не в счет – слишком велик отрыв в очках.

В первом африканском заезде Пишон уехал вперед; бельгиец особо и не усердствовал – финишировал вторым. Новозеландец закончил третьим. Теперь и у Пишона досрочная медаль – серебряная, равно как и бронзовая у Коппинса. Оставался заключительный заезд мирового первенства... А в нем возник скандал.



Со старта лидерство захватил Коппинс, у него за спиной уже привычно упрямо сражались чемпион мира и вице-чемпион. В одном из поворотов траектории «дуэлянтов» пересеклись. Мотоцикл Пишона в момент столкновения на полколеса оказался впереди – и он «уложил» Эвертса. Обошлось без травм. Эвертс вскочил и, когда Пишон выезжал из поворота, выбежал на встречную полосу петли трассы и запустил в своего обидчика очками. Но этого ему показалось мало. Дождавшись, когда француз завершит круг, бельгиец, едущий уже в роли «кругового», попытался протаранить «хулигана». Но француз вовремя увернулся.

Кто виновен в столкновении? Большинство специалистов на стороне француза. Остается ждать решения FIM: наложит ли федерация штрафные санкции на чемпиона мира за неспортивное поведение?

Чемпионат мира–2004

Класс MX1: 1. Стефан Эвертс (Yamaha) – 688 очков; 2. Мишель Пишон (Honda) – 620; 3. Джошуа Коппинс (Honda) – 564.

Класс MX2: 1. Бин Тоунлей (KTM, Новая Зеландия) – 622; 2. Тула Ратрай (KTM, ЮАР) – 506; 3. Антонио Кароли (Yamaha, Италия) – 447.

Класс MX3: 1. Явис Демария (KTM, Франция) – 256; 2. Кристиан Бигги (Honda, Италия) – 235; 3. Дэниель Врикка (Honda, Италия) – 207.

ХОТЕЛИ КАК ЛУЧШЕ

Конфузом завершилось выступление россиян на командном чемпионате Европы в Хорватии. Планы в сборной строили грандиозные, тренерский совет долго дискутировал, кого посылать «на Европу»: необстрелянную молодежь, чтобы набиралась уму-разуму, или сильнейший состав, дабы показать соперникам на что мы способны.

Команду все-таки укомплектовали лучшими из лучших. В нее вошли два действующих чемпиона России – Александр Иванютин и Виталий Тонков, а также новоиспеченный чемпион Европы Андрей Сафронов. Рассчитывали на высокий результат. В классификации наши заняли 9 место и попали в первую подгруппу. Однако в первом же заезде в классе «открытый» упал Сафронов, получил ушиб ребра, от дальнейшего участия отказался. Упал Тонков (класс «250»), повредил лодыжку и тоже сошел. Лишь Иванютин (класс «125») проехал оба заезда (23 и 9 места), получил зачетные очки, но их оказалось до обидного мало. По положению соревнований, в зачет команде идут очки, набранные в пяти лучших заездах (из шести), у нас же результативных всего два. В итоге 20 место. Всего же в чемпионате участвовало 28 команд.

Победили бельгийцы. На втором и третьем местах команды Италии и Германии.

***

Первый командный чемпионат Европы прошел в Чехии в 2000 году, российская сборная заняла 14 место из 20. Своего лучшего результата в этих соревнованиях сборная РФ добилась в прошлом году в Болгарии – 11 место. Тогда в команде выступали Александр Иванютин, Дмитрий Паршин и Андрей Сафронов.

ЕСЛИ ТЕБЯ «ВЫДАВИЛИ»

В начале сезона на старте личного чемпионата России «скрестили шпаги» лучшие гонщики страны: Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт», Москва), Виталий Тонков («Красные крылья», Московская обл.) и Андрей Сафронов (СТК «Кросс», Смоленск). Каждый силен и амбициозен, каждый заявился в двух классах – «125» и «250», и каждому по силам было претендовать на чемпионство в том и другом классах, а то и сделать «золотой дубль». А что вышло? Вышло – поровну: чемпионом в классе «125» стал Иванютин, в «250» – Тонков. Сафронову повезло меньше, зато завоевал высшую награду сезона – медаль чемпиона Европы. Все довольны!..

Впрочем, не все. Звучат претензии к системе чемпионата, разрешающей гонщикам выступать в двух классах. И вот почему: приуныли гонщики среднего уровня достижений. Прежде «середняк» боролся за место в первой пятерке, теперь ему не видать и десятки. «Середняк» разочарован, опустил руки. Статистика: к концу сезона число участников личного чемпионата страны сократилось. Успокоиться можно разве тем, что резко возросла массовость других соревнований, типа «хобби», куда и переметнулись не самые сильные спортсмены.

Личный чемпионат России

Класс «85»: 1. Евгений Михайлов (СК «Красные крылья», Московская обл.); 2. Андрей Стряпан (СК «Красные крылья»); 3. Артем Скалкович (личник, г. Подольск)... **Класс «125»:** 1. Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт», Москва); 2. Андрей Сафронов (СК «Кросс», Смоленск); 3. Дмитрий Паршин («ЮКОС Моторспорт», Москва)... **Класс «250»:** 1. Виталий Тонков (СК «Красные крылья»); 2. Андрей Сафронов (СК «Кросс»); 3. Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт»)...



СПИДВЕЙ

ФИНАЛ ПРОЙДЕТ В РОССИИ

На летнем конгрессе в Македонии UEM удовлетворила заявку Тольятти на проведение в этом городе финала Кубка европейских чемпионов по спидвею среди клубных команд. 25 сентября 2005 года российский автоград примет участников финальных баталий. Стадион «Строитель» готовится к столь значимому мероприятию. Уже установлены новые пластиковые кресла для 6200 зрителей. Чтобы оценить степень готовности, на стадионе побывал губернатор Самарской области Константин Титов. Он не упустил случая понаблюдать за гонкой года – встречей сильнейших российских дружин – тольяттинской «Мега-Лады» и октябрьского «Лукойла».

ОТ СЕРЕБРА – К ЗОЛОТУ

За один этап до окончания серии Гран-при нынешнего года наилучшие шансы стать чемпионом сохраняет неоднократный серебряный призер Гран-при австралиец Джэсон Крамп: он опережает ближайшего соперника – пятикратного чемпиона мира Тони Рикардсона из Швеции на 17 очков.

Дела у Рикардсона не ладились почти весь сезон. Только на шестом этапе в родном городе Гетеборге ему удалось пробиться в призеры и приблизиться к тройке лидеров. На Гран-при Словении в Кршно (7 этап) Рикардсон наконец-то победил.



Восьмой этап проходил в Быгдоше (Польша) и завершился победой поляка Томаша Голлоба. Второе и третье места достались, соответственно, Джэсону Крампу и Тони Рикардсону.

Чемпионат мира (после восьми этапов из девяти):

1. Д. Крамп (Австралия) – 147 очков;
2. Т. Рикардсон (Швеция) – 130;
3. Г. Хэнкок (США) – 117;
4. Л. Адамс (Австралия) – 115;
5. Н. Педерсен (Дания) – 100;
6. Т. Голлоб (Польша) – 95...

«НАВЕЛ ШОРОХУ»

Первый чемпионат Европы в гонках мотоциклетных пар, завершившийся финалом в венгерском Дебрецене, оказался счастливым для сборной Чехии (в ее составе все выступают в чемпионате Гран-при – братья Лукаш и Алеш Дрымлы, Богумил Бргел). Серебро отправилось в Россию, в город Октябрьский, представители которого – Ренат Гафуров, Семен Власов и Сергей Филюшин – и стали основными «забивалами».



Ренат ГАФУРОВ

«Навел шороху» Гафуров, набравший 15 очков (это второй показатель после Бргела). Именно он «втащил на своих плечах» россиян в перезаезд за 2–4-е места. И здесь Гафуров не стушевался – обыграл поляка Рафала Шомберского. Кстати, в очном поединке с чехами Ренат обошел по ходу заезда чемпиона Европы Бргела. Шокированный произошедшим чех долго не мог прийти в себя, а затем пожал Гафурову руку.

ТРИАЛ

ПОБЕДИЛА, НЕ ГРЕХ И ПОКОКЕТНИЧАТЬ

Без неожиданностей прошел личный чемпионат мира среди женщин (он проводился в два этапа). Испанка Лайя Сайнц, перешедшая в межсезонье из «конюшни» Beta в команду Montesa, вновь оказалась самой умелой. В Тосса де Маре (Испания) она закончила этап без штрафных очков. В Кордобе (Испания) слегка ошиблась, но все равно стала первой.

Лайя САЙНЦ

«Серебро» у японки Марико Хагивары, «бронзу» завоевала француженка Клейр Бертранд.

После награждения пятикратная чемпионка мира и трехкратная чемпионка Европы Лайя Сайнц выглядела счастливой: охотно позировала фоторепортерам, кокетливо играла глазками и наслаждалась чемпионской славой.

ГРОЗА ФУДЗИЯМЫ

Гонщик Такахиши Фуджинами стал чемпионом мира.

13 января 1980 года в японском местечке Мие в семье Фуджинами появился на свет карапуз, ему дали имя Такахиши – имя деда. Малыш рос смышленным, боевым, непоседой, любил устраивать гонки на велосипедах с соседскими мальчишками. Любовь к скорости привела Хиши (так ласково называли его в детстве) в секцию мотокросса. По нынешним меркам он приобщился к мотоспорту поздновато – только в 15 лет начал выступать в юниорских соревнованиях в классе «125».

Однажды попал на соревнования по триалу. В них участвовал и Дайжиро Като – тот самый, который позже стал гонщиком-шоссейником в элитном MotoGP (трагически погиб на гонке в прошлом году). Като стал кумиром юноши. После соревнований, набравшись смелости, Хиши обратился к нему напрямую: научи! И получил согласие.



Фуджи в окружении поклонниц

Фуджинами дебютировал в триальной дисциплине в 1996 году, был самым молодым в национальном чемпионате. Острые на язык болельщики наградили его прозвищем Гроза Фудзиямы. Оно прилипло и, надо полагать, навсегда.

Фуджинами не забыл своего первого учителя: в знак благодарности наставнику на своем шлеме написал «74» – этот номер был нагрудным номером Като.

В свои 24 года Фуджинами добился довольно многого: пять раз становился вице-чемпионом мира по классическому триалу и в залах. Пять лет подряд японец проигрывал только многократному чемпиону мира шотландцу Дугу Лампкину. Несомненно, Япония ждала, что наступит желанный миг, когда чемпионом мира по триалу станет их земляк. Ждал его и сам Хиши. После победы он бросил реплику: «Я сыт по горло тем, что был номером два». И вот цель достигнута.

Сегодня чемпион мира и национальный герой Японии живет не на родине – предпочитает Испанию. В Каталонии, в живописном уголке Торроела де Монт все готово для приема нового члена семейства. Верная подруга – Наоми осчастливит папашу-чемпиона девочкой. Будущей дочери и посвятил свою победу в чемпионате мира.

ЭНДУРО

СТАРИКИ-РАЗБОЙНИКИ

Завершился открытый личный чемпионат России по эндуро. Спортсмены соревновались в двух классах: «4-тактный» и «2-тактный» – по типу мотора. Кубатура мотоциклов во внимание не принималась. Первый этап прошел в Удмуртии под Ижевском, второй – в районе подмосковного села Ильинское, третий на трассе «Анина дача» в подмосковной Коломне.

Победители и призеры «многодневки» из года в год традиционно одни и те же, правда, каждый сезон они меняются местами на подиуме. В классе «двухтактников» на этот раз лучше всех выступал прошлогодний чемпион страны Вячеслав Казаров (СТК «МГАУ», Москва) и стал двукратным. Титул вице-чемпиона России завоевал Олег Кузнецов (СТК «Подшипник», Москва) – чемпион страны в 2001 и 2002 годах. Замкнул тройку лидеров их земляк Евгений Медин (СТК «Архитек»).

В группе «четырехтактников» победил МСМК, многократный чемпион СССР Сергей Поваров (СТК «Экстрим», Коломна) – вице-чемпион 2003 года. Серебряная награда у его одноклубника Алексея Колесникова (на прошлогоднем чемпионате он был третьим). «Бронза» – у гонщика из Подольска Леонида Суханова (ДТУМ), многократного чемпиона СССР, чемпиона России 2003 года.

Чем объяснить то обстоятельство, что в эндуро побеждают гонщики со стажем (средний возраст призеров – 40 лет)? Ведь на старты выходят и молодые, преуспевшие в мотокроссе спортсмены. «Старички» отвечают: «В гонке думать надо», иначе говоря, опыт и знание специфики эндуро имеют определяющее значение.


Сергей ПОВАРОВ


Вячеслав КАЗАРОВ

РАЛЛИ-РЕЙД

НА «ЕГИПЕТСКОМ РАЛЛИ» ГОНЩИКИ КТМ СОШЛИ С ТРАССЫ. КОМАНДА ОБЪЯВИЛА ТРАУР



Ришар Сенкт родился в 1970 году. До 18 лет увлекался мотокроссом. После успешной карьеры в соревнованиях эндуро (он был чемпионом Франции в 1989 году) начал выступать в ралли-рейдах в составе престижных команд Honda, BMW, KTM, дебютировал на «Дакаре» в 1991 году. Трехкратный победитель «Дакара», дважды выигрывал «Тунисское ралли», четырежды – «Атлас-Марокко», «Египетское ралли» (2002 г.). Чемпион мира по внедорожным ралли 2002 года.
Спортивная карьера Ришара Сенкта – легенда в ралли-рейдах. Гонщик был женат, у него остались двое детей.

Total Pharaons International Cross Country Rall – официальное название «Египетского ралли». Его участники стартовали от подножия Сфинкса. Будучи этапом чемпионата мира по внедорожным ралли, соревнования собрали 65 спортсменов, в том числе весь цвет дисциплины – восемь пилотов официальной команды KTM: итальянца Фабрицио Меони, французов Ришара Сенкта, Жана Бруси и Сирила Депрэ, испанцев Марка Кома, Исидра Эстева Пухоля и Жорди Дурана (подменившего Хуана Рому) – все на KTM LC4 660, а также чилийца Карло де Говардо – нынешнего лидера чемпионата мира в классе «450», выступающего также на KTM.

Караван мотоциклистов направился на запад к оазису Сива, что рядом с ливийской границей – очаровательному местечку, где когда-то располагалась резиденция Клеопатры. Стояла несусветная жара – до +42°С. После первого 360-километрового спецучастка гонку возглавил Марк Кома. Но на втором таком же по протяженности этапе, когда участники оказались в самом центре пустыни, Фабрицио Меони нанес удар соперникам – выиграл два СУ и возглавил общий зачет. Хотя тосканец и не перестает повторять, что «пенсия не за горами», он продемонстрировал, что еще не все сказал на мотоцикле. (Это к тому, что почти все гонщики-мотоциклисты «по возрасту» пересаживаются на автомобили и уже на нем продолжают участвовать в автомобильном зачете ралли-рейдов.)

Однако уже на следующем этапе, который проходил через каменистое плато, каньоны, пересекающие знаменитую Белую пустыню, Меони из-за неполадок в мотоцикле был вынужден сбросить скорость. Место лидера занял Депрэ, на втором месте оказался Кома, на третьем – Сенкт.

Трагедия произошла на следующем этапе: ралли потеряло одного из своих лидеров – 34-летнего француза Ришара Сенкта. В первый раз в этот день он упал на 120-м километре, но со свойственной ему настойчивостью продолжил борьбу. Во второй раз – на 285-м километре скоростного песчаного участка. «Свидетелей случившегося не было, обстоятельства падения не известны», – сообщила пресс-служба. О случившемся передали по рации участники, ехавшие следом. Медицинский вертолет прибыл менее чем через 5 минут, еще до того, как сработал маячок бедствия Сенкта. Пострадавшего доставили в мобильный медицинский центр гонки, где вскоре он скончался.

После драмы интернациональная команда KTM приняла решение гонку прекратить. Спортсмены отдали последние почести одному из самых знаменитых мотоспортсменов мира, победителю и призеру самых престижных ралли-рейдов. Соревнования продолжились, но уже без команды KTM.

По поступившим позже сведениям, второе падение гонщика стало фатальным по причине разрыва шейных позвонков.

ПРОБА СИЛ

ДЕНЬ ТРИАЛА

Необычные для нашей страны соревнования провела в Москве Национальная Российская мотоциклетная федерация (НРМФ) – открытый чемпионат по мототриалу. Организовал соревнования и выделил призы мотосалон X-Factor, он же предоставил принадлежащую ему территорию – бывший склад завода железобетонных изделий.

Препятствия на трассе для профессионалов составили разбросанные в «организованном беспорядке» бетонные плиты и кольца, два «стола» двухметровой высоты из фанерных щитов. Правда, в этой категории показывал класс лишь один участник – организатор соревнований, триалист и каскадер Сергей Серегин.









Под занавес выступления он устроил шоу с прыжками через лежащих добровольцев, а также и в высоту через планку, поднятую более чем на два метра. Ему не впервой: Серегин мототриалист со стажем, кроме того, он снимался в фильмах «Превосходство Борна» и «Брат-2». Показали на что способны и ученики Серегина.

Гораздо более многочисленным по составу участников оказался класс «Дорожные мотоциклы». Выступали на стандартных эндуро, самоделках и кроссовых мотоциклах на дорожной резине. Трассу для них соорудили попроще, но и ее сложности хватило, чтобы набрать штрафные очки.

Впервые в истории отечественного триала прошли соревнования на скутерах. Трассу оборудовали прямо на асфальтовой площадке, для создания рельефа уложили деревянные щиты, разметили узкие и крутые повороты, а «изюминка» трассы – «качели» и «колейный мост». Соревновались и самые маленькие. Для них разметили «узкий» слалом среди пластиковых бочек.

Для многих ребят из детских команд эти соревнования были первыми в жизни. Роман Зашеев из Владимира рассказал, что занимается мотоспортом... всего неделю. Раньше увлекался велотриалом, но езда на мопеде показалась ему более увлекательной. Роме досталась майка с номером «13», однако юный дебютант без комплексов – выступил лучше других и в детском разряде занял первое место. На мопедах соревновались ребята из секции Московского машиностроительного завода «Салют». Тренер Николай Чернопятов сумел переманить этих семерых мальчишек из футбольной команды. 10-летнюю Валерию Паламарчук в мотоспорт привел отец Дмитрий. Он и сам после длительного перерыва в увлечении мотоциклом тряхнул стариной...

Организаторы и старались устроить соревнования так, чтобы привлечь внимание многих, кто умеет ездить, а также болельщиков, но никто не ожидал, что все выйдет так празднично.

Победители: в детской лиге – Роман Зашеев (Владимир); среди юношей – Александр Куренков (Москва); в дорожном классе – Сергей Бреднев (Красногорск); среди скутеристов – Дмитрий Шевченко (Москва).



ВНЕ ТРЕКА

КАК ЖИВЕШЬ, ЧЕМПИОН?

Интервью с многократным чемпионом мира по ледовому спидвею Александром БАЛАШОВЫМ

– Александр, когда началась ваша карьера в мотоспорте? И каковы ее итоги – пусть и не окончательные?

– Из своих 37 лет в мотоспорте я четверть века. Юношей занимался мотокроссом, в 18 перешел в гонки по льду. Я трехкратный чемпион мира в личном зачете, семикратный – в командном, двукратный чемпион СССР и четырехкратный чемпион России в командном зачете. В этом году буду выступать за команду Благовещенска.

– Изменилось ли в последние годы соотношение сил в мировом мотоспорте? Правда ли то, о чем частенько говорят – чемпионат России в ледовых мотогонках труднее выиграть, чем мировой?

– Российские спортсмены всегда были в первой тройке, сегодня они по-прежнему составляют костяк элиты мирового спидвея – в этом отношении изменений не произошло. А сравнивать чемпионаты России и мира по степени накала и физического напряжения даже не приходится: мировой проходит в несколько этапов, внутренний – в один. Поэтому «дома» результат дается тяжелее: малейшая ошибка способна перечеркнуть все планы.

– Изменилось ли отношение к вам после череды поражений? Сохраняют ли верность кумиру фанаты Балашова?

– Сами понимаете, тяжело проигрывать после того, как в течение десяти лет добивался самых высоких результатов, был в центре внимания. А теперь вроде как списали... Но я ни на кого не держу обиды – это спорт: сегодня побеждаю я, завтра – другой. Но преданные болельщики остались – в каждом городе... Знаете, по разным причинам (у меня не было спонсоров с 2000-го, не было средств, чтобы «сделать» технику) пару лет я проигрывал Гран-при. Болельщики с лозунгами «Балашов всегда первый!» куда-то, казалось, пропали. Но когда в 2003-м я снова победил, мои фанаты словно из-за пазухи достали старые транспаранты и развернули их над трибунами! Растрогали до глубины души.

– Как относится жена к таким перепадам результатов?

– Если бы не ее поддержка, давно ушел бы из спорта. Светлана очень помогает. Хотя ей приходится несладко – все семейные деньги тащу в спорт. По идее, должна бы давно выгнать меня из дома со словами: «Живи на стадионе!» Но жена – умница...

– Чем вы занимались в межсезонье?

– Работал кем придется – лишь бы подзаработать. Скажем, возил западных звезд, приезжавших на Московский кинофестиваль, – им нужен был водитель с хорошей реакцией. Кстати, подрабатывал на кинофестивале не впервые. В прошлый раз был «водилой» у Стивена Сигала, нынешним летом – у Мэрил Стрип. Сигал, скажу вам, личность, и не только в ролях, но и в жизни. Очень сдержан. Весьма своеобразный характер: я видел, что он понимает нашу речь, но делает вид, будто языка не знает. Думаю, чтобы расспросами не одолевали. Но однажды «прокололся» – это случилось, когда его возил к президенту Путину в Ново-Огарево. В его присутствии я с кем-то из своих перекинулся парой фраз, этот кто-то назвал меня чемпионом мира – и уже вскоре многие кинозвезды поражались тому, что чемпион мира вот так подрабатывает. На Западе подобное просто невозможно: стоит один раз победить – и ты обеспечен на всю жизнь. Кстати говоря, тому же удивлялись китайцы, когда этим летом приезжал к ним со спортивной делегацией Благовещенска. Спрашивали: «Когда ты в первый раз стал чемпионом мира, то сколько заработал?» Отвечаю: «Нисколько.» «А во второй?» «Еще меньше.»...




– Чего больше в отношениях гонщиков – жесткой конкуренции или взаимовыручки? Приходилось ли уступать сопернику «по договору»?

– Какая-то подтасовка на соревнованиях, наверное, возможна, но в основном каждый «вкалывает» на себя. Тем более, когда идет личный чемпионат мира – тогда борьба особенно накалена. Пропустишь вперед одного, другого – потом тебе самому «не хватит» очков... Впрочем, мы не гладиаторы. Однажды случилось так. Я попадал в финальный заезд, и тут «кончился» мотор. Юра Поликарпов дал свой мотоцикл – и я выиграл! А мы-то ехали в одном заезде! Было ужасно перед ним совестно. Юра, когда вручал мотик, говорил: «Сань, бери и газуй – обгонишь всех!». После того заезда пошутил: такой ошибки, мол, больше не повторю.

– Когда спортсмен начинает думать об уходе из большого спорта? Приходят ли к вам такие мысли?

– Сейчас об этом не думаю. Но если что-то перестанет получаться и не смогу выступать, трагедии не произойдет: у меня есть крепость – моя семья. Уйду, возможно, и в том случае, если поступит достойное предложение на тренерскую должность.

– С чем связан ваш недавний уход из команды Луховиц?

– Говорить об этом малоприятно. Но если уж спросили... В подобную ситуацию редко, но все же попадают мотогонщики. В мотоцикле, на котором выступал, рама, вилка и подвеска куплены на мои деньги, а они стоят кругленькую сумму. Собрал мотоцикл, в котором только мотор – от клуба. Но он на сборах развалился «в клочья». Тем не менее, мотоцикл я поставил на ход, отъездил на нем весь сезон. И вдруг руководитель команды требует: верни мотор!.. И потом, когда звали в команду, говорили об одной зарплате, а платили меньшую, расходы, связанные с участием в соревнованиях, буквально отвоевывал. Последние два месяца вообще не платили зарплату. До последнего тянули с заключением контракта, но так его и не оформили... Представляете, на первенстве страны я выступал за команду без контракта! Очень похоже, в Луховицах просто попользовались моим именем, чтобы поднять престиж команды, но ничего не сделали, чтобы и себе, и мне в этом помочь.

– Какие планы на ближайший сезон?

– Как уже сказал, еду выступать за команду Благовещенска. Состав у нас подобрался сильный – постараемся попасть на командный чемпионат мира.

В команде очень перспективные гонщики. 18-летний Пашка Чайка – очень талантливый парень. Максим Барабошкин, в 1997 году уже ставший чемпионом мира в команде, – настоящий боец. Очень хорош 16-летний Сергей Акименко. Когда такие парни рядом, я говорю себе: учеба есть будущее.

Материалы рубрики «Спорт» подготовили:
Вадим АЛЕМБИКОВ, Евгений ГУСТОВ, Анастасия МАНЕНКО, Ольга БУРЫКИНА, Константин КОМКОВ, Наталия ДОЛГАЯ.
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.


В ОЧАКОВО
МОТОСАЛОН
748-52-55, 517-90-96 (доб. 228)
motodom@ochakovo-auto.ru
Ремонт и тюнинг любой мототехники
• зимнее хранение на складе скутеров, мотоциклов, гидроциклов
• запчасти к мототехнике
• мотоодежда SPIDI, XPD
LIQUI MOLY
Б. Очаковская ул., 47А (м. "Юго-Западная") • с 9.00 до 21.00


МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
СЕЗОННАЯ СКИДКА
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU

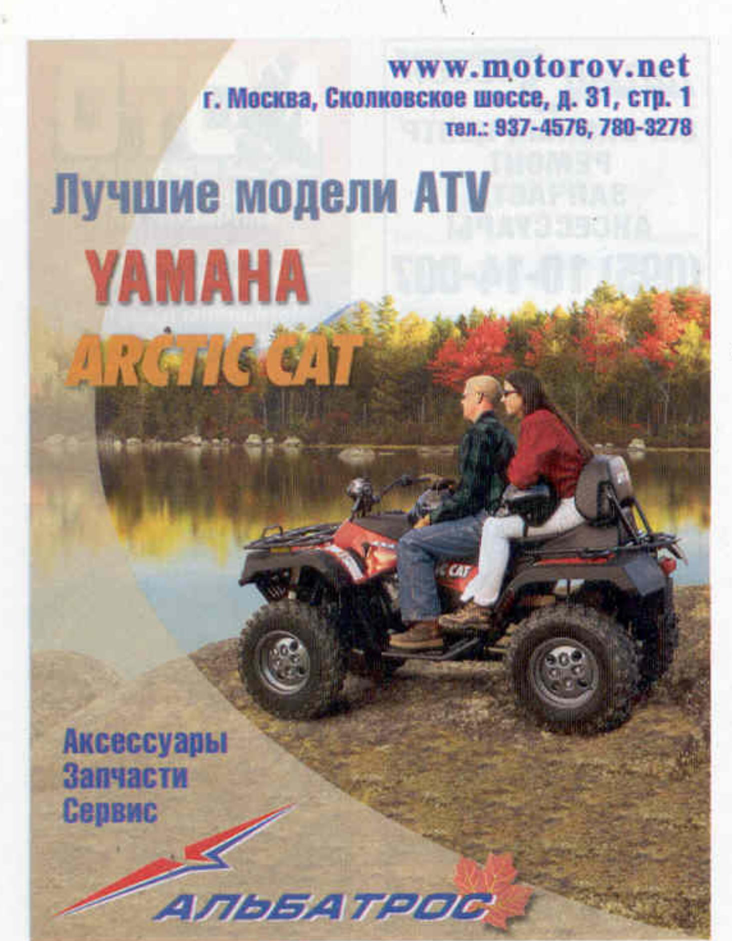

мотосалон
X-FACTOR
Hyosung
Zongshen
Москва, Зеленый пр-т, дом 3а/11
(095) 368-5092
www.x-factor.ru
info@x-factor.ru
· Продажа и ремонт мототехники и скутеров
· Расходники: фильтры, сальники, свечи Denso, колодки, масла
· Запчасти для мотоциклов и скутеров
· Велосипеды
· Мотоэкипировка
· Шиномонтаж и балансировка
· Изготовление армированных тормозных шлангов
· Переоформление · Эвакуация


HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI
ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА WWW.BIGMOTO.RU
BiGMOTO
Москва, ул.Академика Королева, 21
(территория станции кузовного ремонта)
(095)218-6383
www.bigmoto.ru
info@bigmoto.ru
ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ
МОТОЦИКЛЫ ИЗ ЯПОНИИ
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ПО ДОСТУПНЫМ ЦЕНАМ


МОТОЦИКЛЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ
НОВИНКА USA 2004
www.techexport.de
Великолепный тюнинг
Бензин 2 л/100 км
Вес 35-40 кг
ОСЕННЯЯ
РАСПРОДАЖА
895 €
445 €
(095) 747-83-25


Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки
Оригинальные запчасти
и тюнинг за 7-10 дней
Индивидуальные проекты
YAMAHA
Kawasaki
HONDA
DUCATI MOTOR
aprilia
KTM
SUZUKI
ЗАПЧАСТИ
для мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
ATV
POLARIS
ARCTIC CAT
Москва, Проспект Мира 36 (095) 280-12-87, 280-71-12, 280-33-61 e-mail: moto@autouniversal.com


Moto Clan
Все виды ремонтных и сервисных услуг
Токарно-фрезерные, сварочные (аргон), тюнинг, запчасти новые и б/у. Диагностика-компьютерный стенд "Dyno-jet", тюнинг. Эвакуация, парковка, зимнее хранение.
тел.: 778-5967, 974-5222
e-mail: motoclan@list.ru
e-mail: motoclan@mail.ru


www.motorov.net
г. Москва, Сколковское шоссе, д. 31, стр. 1
тел.: 937-4576, 780-3278
Лучшие модели ATV
YAMAHA
ARCTIC CAT
Аксессуары
Запчасти
Сервис
АЛЬБАТРОС


LADA FAVORIT
СУПЕРЦЕНЫ
НА СНЕГОХОДЫ Yamaha 2005 года
Распродажа мотоциклов гидроциклов
Ремонт, гарантийное обслуживание
Прием техники на комиссию
Запчасти, аксессуары, тюнинг :
Yamaha, Kawasaki, Honda, Suzuki
780-79-09
ул. Привольная, 70, к. 1


РИА
МОТОРС
Москва,
м. «Улица 1905 года»,
ул. Антонова-Овсеенко, 6
ЛЮБЫЕ
МОТОЦИКЛЫ
ЯПОНСКОГО
РЫНКА
НА ЗАКАЗ
СЕЗОННЫЕ СКИДКИ
www.riamoto.ru
mail@riamoto.ru
253-29-69
259-76-76
Популярные модели
Индивидуальный подход Профессиональный сервис
Гибкая система оплаты Дисконтная система


ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ
РЕМОНТ (ПЛАСТИК, АРГОН)
ЭКИПИРОВКА
МОТОЦИКЛЫ
ЗАПЧАСТИ
ОБУЧЕНИЕ
ТЮНИНГ
ТУРИЗМ
Hein Gericke
Louis
WWW.AMMCLUB.RU
(095) 99 55 600



МИРНЫЙ АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА
ОДЕЖДА, ШЛЕМЫ, ЗАПЧАСТИ, РЕЗИНА, МАСЛА, ОДЕЖДА ДЛЯ МОТОКРОССА
ACERBIS
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ, СУППОРТЫ, ДИСКИ-
NISSIN
МОСКВА м. АВТОЗАВОДСКАЯ
778 51 85
275 43 37 (доб 26)
ATOM.BIKER.RU



РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ
СКУТЕРОВ
ГИДРОЦИКЛОВ
ЭВАКУАЦИЯ
ПОКРАСКА
РОСПИСЬ
ЗАПЧАСТИ
АКСЕССУАРЫ
ОДЕЖДА
ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ
Все дороги
747-7215
8(926)520 2114
ВАРШАВСКОЕ ШОССЕ 26 Б
WWW.ALLROADS.RU



ПЯТЫЙ 5 СЕЗОН



МОТО КВАРТАЛ
БОЛЬШОЙ ВЫБОР ЗАПЧАСТЕЙ НА:
СНЕГОХОДЫ
Мотоциклы и скутерА в наличии и на заказ!
мотоаксессуары и экипировка
ТЕЛ. (095) 775-1408, 268-9595
WWW.MOTOKVARTAL.RU
Г.МОСКВА, СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ПЛ. 4,
ГАЛЕРЕЯ СПОРТА, ПАВИЛЬОНЫ: 01, 7, 11«А», 41



АРТМОТО
WWW.ARTMOTO.RU
1-я Дубровская,14, к.1
тел (095) 187 7016
тел (095) 277 1943
с 11.00 до 23.00
Ремонт
зимнее хранение
мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, ATV
восстановление пластика
эвакуация



БТД МОТО
МОТОЦИКЛЫ 2003-2004 МОДЕЛЬНОГО РЯДА
WWW.BTD-MOTO.RU
Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПР. ЛЕВАШОВСКИЙ, Д.13,
ТЕЛ.: (812) 336-21-15, 973-42-82,
WWW.BTD-MOTO.RU



Мотоштаны от 85$
Джерси от 35$
Перчатки от 20$
Защита от 20$
Мотомаски от 30$
Мотоботы от 130$
Мотошлемы от 180$
Полный ассортимент от
коллекции 2004
официальный представитель
Люсиновская, 53/12. Тел.: 236-8940
велОмир
предъявителю данной рекламы скидка 5%
(4232) 553-514
(4232) 555-330
МОТОПРИМ
www.motoprim.ru
мотоциклы • гидроциклы
снегоходы • мопеды из Японии
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЕ ПОСТАВКИ • БОЛЬШОЙ ВЫБОР
ОТПРАВКА ВО ВСЕ РЕГИОНЫ



www.streetservice.ru
Ремонт
Street сервис
мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
скутеров
эвакуация
запчасти
выезд
сезонное хранение
покупка аварийной техники
восстановление после аварий
аргон, стапель, покраска
995-86-05
круглосуточно



К мотоциклам и снегоходам
В наличии и на заказ
All Right
По каталогу
Снаряжение и одежда, сумки, шлемы, кофры, принадлежности, аксессуары, запасные части, выхлопные системы и детали тюнинга.
Всегда в наличии продукция Castrol
SHOEI
Распродажа шлемов SHOEI!
В наличии
Снегоходная экипировка MP-ASU
ALFA-LKG
www.avtolakopt.ru



ЯПОНСКИЕ
SCOOTER FORCE
СКУТЕРЫ
СЕТЬ МАГАЗИНОВ СКУТЕРОВ
WWW.SCOOTERFORCE.RU
Т.(095)995-54-31, 507-32-18



стандарт моторс
Ремонт и ТО
мотоциклы, снегоходы, ATV
подготовка к сезону
срочный выезд механика
все виды работ
резина, шиномонтаж,
сварка (аргон),
ремонт пластика
покраска, аэрография
мотоциклы б/у из Японии
ЭВАКУАТОР
м. АЛЕКСЕЕВСКАЯ, Кулаков пер., 6
тел. 518 44 64; 737 7447



эксклюзивный дистрибьютор
BULGAR-MOTORS
ЭКОЙЛ
МАСЛА ДЛЯ СНЕГОХОДОВ
info@bulgar-motors.ru
www.bulgar-motors.ru
(3472) 319-000, 798-319
приглашаем к сотрудничеству дилеров



BULGAR-MOTORS
СНЕГОХОДЫ
SKI-DOO • Тайга • Рысь • Буран
info@bulgar-motors.ru
www.bulgar-motors.ru
(3472) 319-000, 798-319




PARTS UNLIMITED
DRAG
Watercraft
2004
2004
STREET
OFF-ROAD
2004
Snowmobile 2004
2004
ATV
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
Запасные части и аксессуары
т. (095) 945-43-57 E-mail: moto@motoavto.ru


ПЯТЫЙ 5 СЕЗОН
ROSAN
КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ
BOMBARDIER
ДИЛЕРСКИЙ ЦЕНТР
Москва, м. "Динамо", ул. Степана Супруна, 9 (095) 10-14-007 www.5s.ru


свобода движения
моторные масла motul
Линия "Factory Line" является результатом сотрудничества компании "Motul" с самыми известными заводскими командами в спорте (Чемпионаты мира в Супербайке, Эндуро, Мотокросс, GP). Является новейшей технологической разработкой. Своим появлением данные продукты подняли на более высокий уровень во всех дисциплинах мотоспорта КПД и мощность двигателей многоцилиндровых мотоциклов последнего выпуска.
300V
SAE 15W50
MOTUL
300V
SAE 10W40
MOTUL
800
MOTUL
MOTUL
150 years
MOTUL
Представительство: (095) 443-0494, 443-1084, e-mail: info@motul.ru, www.motul.ru
fluid force
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha M -01 NEW	дорожный	4-2-1620	109	-	18900 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600	дорожный	4-4-600	98	-	9999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600 N	дорожный	4-4-600	98	-	9899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-125	10	-	1990 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R6 NEW	спорт	4-4-600	123	-	13499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R1	спорт	4-4-1000	180	-	18399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 X	эндуро	4-2-660	48	-	11699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 R	эндуро	4-2-660	48	-	12499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha WR 450 F	эндуро	4-1-450	52	-	9499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha PW80	детский	2-1-49	4.8	-	2099 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	16012 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125	эндуро	2-1-124	14	2003	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi Brevo 750 ie kat	дорожный	4-2-744	48	2004	10100 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR 600 RR5	суперспорт	4-4-599	123	2005	14490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda GL 1800 A5 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2005	27490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX 1800 C5	кастом	4-2-1795	103	2005	15990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTX 1300 C5	кастом	4-2-1312	75	2005	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT 750 C5 Shadow	кастом	4-2-745	65	2005	11490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR 1000 RR5 Fireblade	суперспорт	4-4-998	175	2005	17990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR 600 F5	спорт	4-4-599	110	2005	12490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 600 F5	неоклассик	4-4-599	95	2005	11490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF 600 C5 ABS	неоклассик	4-4-599	95	2005	12990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 900 F5 Hornet	неоклассик	4-4-919	110	2005	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650 V5 Transalp	турист-эндуро	4-V2-647	53	2005	12190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	120	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki RM 65	детский кросс	2-1-64.7	-	2004	4700 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki VL 1500 Intruder LC	чоппер	4-2-1462	67	2004	14990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	13200 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung GT 650	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2050 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 85 SX	кросс	2-1-84.9	-	2004	6200 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 125 SX	кросс	2-1-124.8	-	2004	7600 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 640 LC4 Enduro	эндуро	4-1-625	54	2004	11400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	11740 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	11490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 950 Adventure	туризм-эндуро	4-2-942	98	2004	16990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	16549 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12099 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11199 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	13589 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-6RR NEW	суперспорт	4-4-636	118	2004	10799 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2004	8999 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	8929 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-648	40	2004	8339 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha WR 450	эндуро	4-1-450	50	2004	8359 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha TDM 900	эндуро	4-2-897	86	2004	11689 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha TW 200	дорожный	4-1-196	15	2004	4299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1670	84	2004	17699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1602	63	2004	13249 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XV 1100 Classic	чоппер	4-2-1063	40	2004	11159 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	43000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	105 000 руб.	«Отечественное мото» www.rusmotobike.ru
ЗиД «Пилот» 4-тактный	мокик	4-1-50	3.5	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Скутера						
Yamaha Neos 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-101	7	-	2950 $	PANAVTO (095) 780-55-55
JMC Easy 50/100	скутер	2-1-49/93	5/8	2004	1699 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00

Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Hyosung SF50 Prima Rally	скутер	4-1-49	5	2004	2060 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	12990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2649 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2689 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Giantco SPRINT 50	скутер	4-1-49	2	2004	999 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Giantco SPRINT 50 SE	скутер	4-1-49	3.8	2004	1119 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	9000 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	12299 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	26.4	-	9699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	утилитарный	4-1-350	8.6	-	4949 $	PANAVTO (095) 780-55-55
JMC BOB 50/100	детский	2-1-49/96	5/7	2004	от 1999 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
JMC RINO 125/150	универсальный	4-1-125/150	8/11	2004	от 3199 $	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	41	2004	12100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 500 TRV	утилитарный	4-1-500	40	2004	13200$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Sportsman 700 Mossy Oak	утилитарный	4-1-499	50	2004	14200$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda TRX650FA4 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	утилитарный	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11899 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 350 FWA Bruin	туризм	4-1-400	26.4	2004	8649 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-439	39	2004	9799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 80 Raptor	спорт детский	4-1-79	6	2004	4099 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFS 200 Blaster	спорт	2-1-195	27	2004	4799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
ЗиД «Тарпан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	47000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Гидроциклы						
Yamaha SJ 700	спорт	2-2-701	73	2004	7600 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GTI LE	отдых	2-2-718	85	2004	10500 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris MSX 150 Turbo	отдых	4-2-750	150	2004	13000$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha SUV 1200	4-местный	2-3-1131	135	2004	9999 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XL 700	2-местный	2-2-701	80	2004	7999 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Катера						
Chaparral Sgnature 240	круизный	4-8-5700	300	2004	88700 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
Yamaha F4	-	4-1-112	4	2004	1085$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-1000	140	-	15899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RX 10ER	спорт	4-4-1000	140	-	15699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Vector ER	спорт	4-3-1000	120	-	13399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Rage	спорт	4-3-1000	120	-	13899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-1000	120	-	14699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha SXV 700 Venture	туризм	2-3-700	120	-	12899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540 E Viking	утилитарный	2-2-540	45	-	9599 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha BR 250 T Bravo	утилитарный	2-1-250	18	-	4750 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540	утилитарный	2-2-535	46	2004	8990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-988	120	2004	13990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-565	70	2004	9950$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Panter	туризм	2-2-550	80	2004	9900$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Elite	туризм	4-3-1494	145	2004	19100$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Scandic SWT 550	утилитарный	2-2-550	61	2004	10700$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris 800 EDGE TOURING	туризм	2-2-794	-	2004	13200$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-556	70	2005	9950 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Arctic Cat Bearcat 660 WT	утилитарный	4-3-658	53	2005	12400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Arctic Cat Sabercat 700	спортивный	2-2-698	140	2005	12600 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Arctic Cat ZR 120	детский	4-1-119	4	2005	3550 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Yamaha RS Vector ER NEW	спорт	4-3-973	120	2004	12490 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha RX-1 Warrior	спорт	4-4-998	145	2004	13899 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RS Venture TF NEW	туризм	4-3-973	120	2004	13990 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Venture 700	туризм	2-3-698	125	2004	11590 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Viking 540-III	утилитарный	2-2-535	46	2004	8990 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RX-1 Mountin	спорт	4-4-998	145	2004	13699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Рысь-119	утилитарный	2-2-432	38	2004	от 70000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Тайга СТ-500 Д	утилитарный	2-2-497	43	2004	от 125000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10

НОВИНКА•НОВИНКА•НОВИНКА•НОВИНКА•НОВИНКА•НОВИНКА•

Под общей редакцией начальника Главного управления Государственной инспекции по безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации генерал-лейтенанта милиции В.Н. Кирьянова



В книге содержатся разъяснения Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, введенных в действие с 1 июля 1994 г., с учетом изменений и дополнений, внесенных в эти документы постановлениями Правительства Российской Федерации в 1996, 1997, 1998, 2000, 2001, 2002 и 2003 гг.

Комментарии базируются на действующих в Российской Федерации законодательных и иных нормативных актах в сфере обеспечения безопасности дорожного движения по состоянию на 1 июля 2004 г.

Книга предназначена для сотрудников правоохранительных органов, специалистов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, преподавателей автошкол и других образовательных организаций, может быть также полезна водителям и работникам автомобильного транспорта в качестве пособия при изучении Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.